97-84193-7

Rudorff, Eberhard

Entwicklung und aussichten des Stettiner...

Melle i. Hann

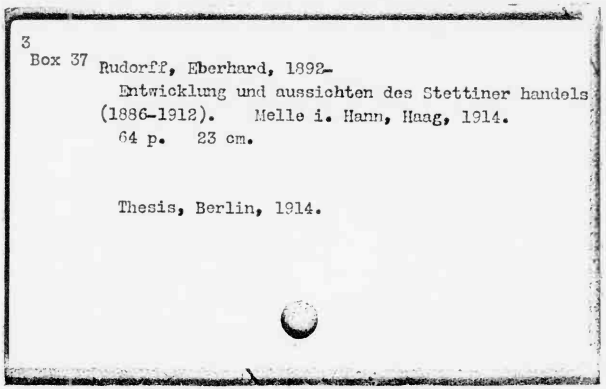
1914

97-84193-7
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD


3
Box 37 Rudorff, Eberhard, 1892-
Entwicklung und aussichten des Stettiner handels (1886-1912). Melle i. Hann, Haag, 1914.
64 p. 23 cm.

Thesis, Berlin, 1914.

RESTRICTIONS ON USE: Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 9-17-97 INITIALS: AP

TRACKING # : 27799

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

3
Pr. 37

Entwicklung und Aussichten des Stettiner Handels

(1886—1912)

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde

genehmigt von der philosophischen Fakultät
der Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin

von

Eberhard Rudorff
aus Elbing in Westpreußen.

Tag der Promotion: 29. April 1914.

Buch- und Kunstdruckerei von F. E. Haag, Melle i. Hann.

192

Referenten:

Prof. Dr. *Sering*, Geheimer Regierungsrat.

Prof. Dr. *Wagner*, Wirklicher Geheimer Rat, Exzellenz.

Diese Dissertation erschien als Buch im Verlage von Puttkammer & Mühlbrecht, Berlin W 56, Französische Straße 28.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
I. Allgemeine Kennzeichnung des Stettiner Handels	7
II. Entwicklung des Stettiner Handels seit 1886:	
1. Die Hafenanlagen	10
2. Die Verbindungen mit dem Hinterland, insbesondere die Binnenwasserstraßen	18
3. Die Schiffahrtsorganisation	28
4. Die Güterbewegung im einzelnen und die Handelsorganisation	35
5. Der Großschiffahrtweg Berlin—Stettin	46
6. Stettin und der preußische Staat	52
III. Das Ergebnis	56
IV. Anlagen	61

Vorwort.

Eine wissenschaftliche Handelsgeschichte Stettins ist bisher nicht vorhanden. Nur der Zeitraum der Jahre 1850 bis 1885 ist von Dullo in seinem Buch: „Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der größten deutschen Ostseeplätze seit der Mitte dieses (des neunzehnten) Jahrhunderts" behandelt worden. Vorliegende Arbeit, welche die Entwicklung des Stettiner Handels in den Jahren 1886 bis 1912 darstellen will, ist in diesem Sinn als Fortsetzung der Dulloschen Abhandlung gedacht. Im Gegensatz zu Dullo aber ist nicht rein geschichtlich beschreibend verfahren, sondern es ist eine systematische Darstellung versucht. Es kam vor allem darauf an, die Gründe für die bisherige Entwicklung aufzudecken und die wahrscheinlichen Richtlinien und Entwicklungsmöglichkeiten der nächsten Jahre zu kennzeichnen.

Wegen dieser prinzipiellen Behandlungsweise haben sich gewisse Wiederholungen nicht ganz vermeiden lassen.

I. Allgemeine Kennzeichnung des Stettiner Handels.

Stettin ist die erste Seestadt des preußischen Staates. Unter den Häfen des Reichs steht es an dritter Stelle, gleich hinter Bremen (ohne Bremerhaven). Von den deutschen Ostseeplätzen ist es der weitaus bedeutendste. Sein Handel umfaßt etwa den Gesamtverkehr Danzigs, Königsbergs und Lübecks.

Noch zu Anfang der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts war der deutsche Ostseehandel dem Nordseehandel überlegen. Denn der Güteraustausch der deutschen Gebiete beschränkte sich vor allem auf die nordeuropäischen Länder. Die Ostseehäfen, Stettin an erster Stelle, exportierten die Erzeugnisse der ostdeutschen Landwirtschaft, vornehmlich Brotgetreide, nach Skandinavien und England, um dafür schwedische Heringe, französische Weine, die Fabrikate der englischen Industrie und die Kolonialwaren des Weltstapelplatzes London einzuführen.

Ein großzügiger, transozeanischer Güteraustausch im heutigen Sinn und Maßstab war noch nicht vorhanden. Denn einmal bildeten nur feine, hochwertige Güter, wie Edelmetalle und die Erzeugnisse des tropischen Landbaues, den Gegenstand des weltwirtschaftlichen Güterverkehrs; anderseits vollzog sich dieser Austausch ganz überwiegend nicht unmittelbar zwischen den einzelnen Häfen und den überseeischen Ländern, sondern im Stapelverkehr mit London, dem Welthafen.

London war das große Sammelbecken, in dem die kostbaren Schätze der überseeischen Länder zusammenströmten. Von hier aus wurden die Großhäfen versorgt, die jene Güter teils an ihr Hinterland abgaben, teils als Stapelplätze zweiten Ranges auf die kleinen und kleinsten Seestädte weiterverteilten. Ein solcher Großhafen war auch Stettin.

Da erfolgte mit Anfang der siebziger Jahre eine völlige Umwälzung der bisherigen Volks- und Weltwirtschaft: die weiten Kolonialgebiete der gemäßigten Zone, Nord- und Südamerika, Australien, Süd- und Nordafrika, das asiatische Rußland, bisher nur längs der Küste und schiffbaren Flüsse, weiter ab aber nur ganz verstreut besiedelt, waren mit einem großartigen Eisenbahnnetz überzogen worden. Weiße Bauern hatten die riesigen Flächen meist fruchtbaren Bodens in Besitz genommen und mit europäischen Körnerfrüchten angebaut.

Gleichzeitig hatte sich die Güterbeförderung zu Wasser durch Verwendung der Dampfkraft, Übergang zum Eisenschiffbau (der große Schiffsgefäße ermöglichte) und Einrichtung regelmäßiger Linien außerordentlich verbilligt.

Ein neuer weltwirtschaftlicher Zeitraum begann: die gewöhnlichen menschlichen Nahrungsmittel und industriellen Rohstoffe, wie Weizen, Mais, Baumwolle, Petroleum, Eisen- und Kupfererze, also ausgesprochene Massengüter, wurden die Grundlage des überseeischen Handelsverkehrs. London verlor seine einzigartige Stellung. Eine ganze Anzahl „Welthäfen" kam hoch, die den unmittelbaren Verkehr zwischen den Produktionsländern und den großen Bedarfszentren vermittelten.

Es waren die Seeplätze, die das wirtschaftlich am stärksten entwickelte Hinterland und die besten Verbindungen mit diesem Hinterland besaßen, allen voran Hamburg.

Stettin dagegen blieb im transozeanischen Verkehr gegenüber Hamburg zurück. Nicht infolge seiner ungünstigeren Lage zu den Weltverkehrsstraßen — denn bei den im Vergleich zu den Landbeförderungskosten sehr niedrigen Seefrachten fallen ein paar Hundert Kilometer Seeweg kaum ins Gewicht —, sondern weil sein Hinterland im ganzen ökonomisch schwächer war und Hamburg über die leistungsfähigeren Hinterlandsverbindungen verfügte.

Besaß auch Stettin verkehrskräftige Eisenbahnlinien für schnelle und sichere Beförderung hochwertiger Güter, so stand seine der billigen Verschiffung der Massengüter auf weite Entfernungen dienende Binnenwasserstraße, die Oder, an Brauchbarkeit und Leistungsfähigkeit weit hinter der Elbe zurück.

Stettin mußte sich demgemäß auf die Pflege der Verkehrsbeziehungen beschränken, hinsichtlich deren es dank seiner Lage einen naturgegebenen Vorsprung besaß: auf die Vermittlung des Güteraustausches zwischen den nordeuropäischen Reichen und seinem Hinterland. —

Stettin ist der natürliche Hafen des Oderstromgebietes, der Provinzen Schlesien, Brandenburg und Pommern. Warthe und Netze verbinden es mit der Provinz Posen, die märkischen Wasserstraßen mit Berlin und der Elbe.

Stettins Hinterland umfaßt demnach ebenso agrarische wie industrielle Gebiete. Das vornehmlich landwirtschaftliche Pommern und Posen, dazu Niederschlesien und große Teile von Brandenburg, beziehen über Stettin Düngemittel und Futterstoffe und führen ihre Ernteüberschüsse aus. Die großen Industriegegenden anderseits, Oberschlesien, Berlin und Sachsen, erhalten über Stettin Roh- und Hilfsstoffe sowie die Nahrungsmittel für ihre Menschen, wogegen sie die Erzeugnisse ihrer Montanindustrie und ihres Gewerbfleißes verfrachten.

Stettins Handel ist heute fast ausschließlich ein europäischer. Und wenn Stettin bisher seine Stellung neben Hamburg und Bremen behauptet, so verdankt es sie der Ausbildung und Intensivierung seines europäischen Verkehrs.

Aber diese Austauschbeziehungen zwischen Stettin und seinem Hinterland sind keineswegs selbstverständlich und unbestritten. Nur bis zum Zeitalter der Eisenbahnen blieb jede Handelsstadt absolute Beherrscherin ihres Einflußbereichs. Dann setzte auch hier der Wettbewerb um die Versorgung der binnenländischen Märkte ein. Zwar besitzt Danzig noch heute auf Grund seiner natürlichen Lage ein wenn auch kleines, so doch gesichertes und von keiner Konkurrenz bedrohtes Handelsgebiet. Stettin dagegen muß fast auf allen seinen Absatzmärkten, besonders in Schlesien und Berlin, mit Hamburg um den Vorrang ringen.

Dieser ebenso erbitterte wie unaufhörliche, mit allen wirtschaftlichen und politischen Mitteln geführte Konkurrenzkampf zwischen Stettin und Hamburg ist der eigentliche Inhalt der Stettiner Probleme.

II. Entwicklung des Stettiner Handels seit 1886.

1. Die Hafenanlagen.

Seitdem die Vervollkommnung der Seeverkehrsmittel die Meereslage eines Hafens aus ihrer beherrschenden Stellung verdrängt hat, vielmehr die Hinterlandsbeziehungen den Ausschlag geben, ist die technische Ausgestaltung des Hafenbetriebs mit die wichtigste Kampfwaffe zwischen konkurrierenden Seestädten geworden.

Erwünscht ist eine weit ins Binnenland zurückgezogene Uferlage, damit der Transport mittels des weitaus billigsten Seeschiffs möglichst lange beibehalten werden kann. Vorbedingung dazu ist eine Fahrstraße, die großen, also frachtverbilligenden Schiffsgefäßen den Zugang gestattet.

Der Hafen selbst bedarf hinreichender Liegestellen und vor allem Lade- und Umschlagsvorrichtungen von hochgesteigerter Leistungsfähigkeit. Die Möglichkeit der Zeitersparnis und einer schnellen Wiederverwendung des Schiffsraums ist ein derart wichtiges Erfordernis, daß die Frage nach der Höhe der Hafenabgaben dahinter zurücktritt. —

Stettin liegt 65 km von der See entfernt. Die Fahrstraße Swinemünde—Stettin wird gebildet durch die Swine, die 1880 vollendete, die Ostspitze Usedoms abschneidende „Kaiserfahrt", das Haff, das Papenwasser und die Oder. Die Anlagen des Hafens sind, da die Ostsee keine Gezeiten kennt, unabhängig von der Rücksicht auf den Wasserstand. Das Ladegeschäft vollzieht sich teils auf dem freien Strom, teils an den Bollwerken.

Noch gegen Ende der achtziger Jahre war Stettin jeden Winter etwa drei Monate lang durch Eis gesperrt. Erst Mitte März pflegte die Schiffahrt frei zu werden. Die sonst über Stettin geleiteten Sendungen gingen derweil über Hamburg, das seine Fahrstraße durch Eisbrecherdienst offen hielt. Es wurde

dem Stettiner Handel nicht ganz leicht, zu Beginn des Frühjahrs jene Sendungen wieder für den Stettiner Weg zu gewinnen.

Von den Eisverhältnissen unabhängig zu werden, war daher ein lebhafter Wunsch der Kaufmannschaft. Zu Anfang des Jahres 1886 sandte eine Kopenhagener Gesellschaft einen Eisbrecher nach Stettin, um einen ihr gehörigen Dampfer frei zu machen. Die Schiffahrt konnte infolge der Tätigkeit dieses einen Eisbrechers vierzehn Tage früher aufgenommen werden[1]), und unter diesem Eindruck entschlossen sich die Stettiner Kaufleute zur Beschaffung eigener Eisbrecher. In den Jahren 1888 bis 1889 wurden drei Eisbrecher in Betrieb genommen; ihre Betriebskosten werden durch eine besondere Eisbrecherabgabe aufgebracht. Seitdem hat Stettin selbst bei scharfem Frost das ganze Jahr hindurch unbehinderten Zugang zur See. —

Der allgemeine Aufschwung der deutschen Volkswirtschaft während der achtziger Jahre bewirkte auch eine starke Steigerung des Stettiner Handels. Die bisherigen Hafenanlagen zeigten sich bald ungenügend; die Löschplätze reichten nicht aus; die ungedeckten Bollwerke boten für die lagernden Güter nur unvollkommenen Schutz. Gleisanschlüsse, die bis zu den Kais führten und die unmittelbare Umladung aus den Schiffen in die Waggons und umgekehrt ermöglichten, waren nicht vorhanden; die Transporte vom Schiff zur Eisenbahn mußten, abgesehen von den kleinen Dampfern, welche die Brücken der Stadt durchfahren und direkt am Hauptgüterbahnhof umladen konnten, oft erst einen halbstündigen Weg mittels Rollfuhre zurücklegen, was nicht nur kostspielig war, sondern auch die Qualität der Güter beeinträchtigte[2]).

Diesen Mißstand zu beseitigen, beschloß man 1888 die Ausführung des Dunzig-Parnitz-Kanals. Dadurch erhielt man Gelegenheit zur Anlage 5000 m neuer, mit Schienensträngen leicht zu versehender Bollwerke und machte das Entlöschen der Schiffe am Hauptgüterbahnhof vom Durchfahren der städtischen Brücken unabhängig.

Aber auch diese Neuanlagen waren durch die Bedürfnisse

[1]) 1886, S. 6.
[2]) 1886, S. 26.

des wachsenden Schiffsverkehrs bald überholt. Zudem drängten großzügige Verbesserungen der Konkurrenzhäfen Stettin ebenfalls zu ungewöhnlicheren Maßnahmen, wenn anders es seine Stellung als erster deutscher Ostseeplatz behaupten wollte. — Hamburg hatte während der achtziger Jahre seine Hafenanlagen im größten Stil ausgebaut. 1891 war der Oder-Spree-Kanal dem Verkehr übergeben worden, der seinen Einfluß nach Schlesien hineintrug. Die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals, der Hamburg an die Ostsee verlegte und Stettin aufs äußerste bedrohte, stand in wenigen Jahren bevor. . . . Lübeck hatte umfangreiche Verbesserungen seiner Hafeneinrichtungen und den Bau des Elbe-Trave-Kanals beschlossen, durch den es verschärfter Wettbewerber Stettins im Verkehr mit der Mittelelbe zu werden versprach. . . . Bremen hatte einen Freibezirk, Kopenhagen einen Freihafen erhalten. Auch für Stettin galt es daher, sich nach der Decke zu strecken.

Man bedurfte nicht nur eines geräumigen neuen Hafens, sondern ebenso einer vertieften Zugangstraße, um am Verkehr selbst der größten Schiffe teilnehmen zu können. Nach langen Verhandlungen mit der Regierung einigte man sich dahin, daß der preußische Staat die auf 6,1 Millionen veranschlagte Vertiefung, Geradelegung und Beleuchtung der Fahrstraße Stettin—Swinemünde übernehmen, während die Kommune mit einem Kostenaufwand von 12,5 Millionen Mark den neuen Hafen bauen und zum Freibezirk einrichten sollte. Der Kaufmannschaft war dabei von der Staatsregierung zur Bedingung gemacht worden, die Verzinsung und Tilgung eines Viertels der Vertiefungskosten — insgesamt eine Summe von 235 000 Mark — sowie die vollständige Deckung der Unterhaltungsmehrkosten zu gewährleisten. Zur Aufbringung dieser Mittel erhielt sie die Ermächtigung, von der Vollendung der vertieften Fahrstraße ab eine Gebühr, die sogenannte „Vertiefungsabgabe", zu erheben.

1900 war die Vertiefung und Verbesserung des Fahrwassers beendet. Die zwischen Stettin und Swinemünde verkehrenden Schiffe fanden im Haff eine Tiefe von 7 m, in der Swine sogar von 8 m. Und da die Fahrstraße weichen Grund hatte, so konnten bei mittlerem Wasser Dampfer bis 6,3 m Tiefgang nach Stettin heraufkommen. — Seitdem hat eine all-

mähliche Weitervertiefung aus den laufenden Unterhaltungsmitteln stattgefunden, so daß gegenwärtig (1913) eine durchschnittliche Tiefe von etwa 7,5 m erreicht ist[1]). —

Inzwischen wurde im Herbst 1898 der neue Hafen, der „Freibezirk" eröffnet. Mit den modernsten Einrichtungen versehen, übte er eine starke Anziehungskraft auf den Schiffsverkehr aus, und oft vermochte er dem wachsenden Andrang nicht zu genügen. So beschlossen die städtischen Behörden 1906, ermutigt durch die Aussichten des kurz zuvor bewilligten „Großschiffahrtwegs" und die allgemeine günstige Weltlage, den teilweisen Ausbau eines zweiten (des westlichen) Hafenbeckens unter einer Aufwendung von 4 Millionen Mark[2]). — Ziemlich gleichzeitig wurde, um der auch für Stettins Handel so überaus wichtigen Industrie entgegenzukommen, der Bau eines Industriehafens nach dem berühmten Vorbild Mannheims in Angriff genommen. Es sollen nach und nach vier Becken von je 100 Meter Breite entstehen, die durch Gleise an die Eisenbahnlinien angeschlossen werden[3]).

Gegenwärtig verfügt Stettin über folgende Hafenanlagen und -einrichtungen:

1. Die Oder innerhalb des städtischen Hafengebiets, 8 bis 9 m tief.
2. Die Parnitz, bis zum Eingang des Dunzig-Parnitz-Kanals 7 m tief, von da ab bis zu ihrer Mündung in die Mönne nur kleineren Schiffen zugänglich.
3. Der Dunzig, bis zum Dunzig-Parnitz-Kanal 8 m tief, von da ab bis zum Dammschen See erheblich flacher.

   Der Oder-Dunzig- und der Dunzig-Parnitz-Kanal, die diese drei Hafenanlagen miteinander verbinden, dienen ebenfalls dem Ladegeschäft. Ihre Wassertiefe beträgt überwiegend 8 m.
4. Der Freibezirk, weitaus die wichtigste Hafenanlage. Schon in seiner Eigenschaft als Freibezirk ist er den übrigen Ladeplätzen überlegen. Er ermöglicht eine be-

[1]) Nach den neuesten Verhandlungen mit der Regierung steht die Vertiefung der Fahrrinne auf mindestens 8 m nutzbare Wassertiefe in Aussicht.
[2]) 1906, S. 4.
[3]) 1905, S. 7.

deutende Ersparnis an Unkosten und lästigen zollamtlichen Förmlichkeiten, billigere Lagerung und erleichterte Heranschaffung der Güter, somit eine wohlfeilere und schnellere Abfertigung der Schiffe. Außerdem verfügt er über Umschlagvorrichtungen, Bahnanschlüsse und Güterschuppen, die technisch auf der Höhe der Zeit stehen.

Der Freibezirk umfaßt eine Gesamtfläche von 61 ha, darunter etwa 22 ha Wasserfläche. Die beiden Hafenbecken, deren westliches bisher nur auf einer Seite ausgebaut ist, sind je 100 m breit und 1203 bzw. 627 m lang bei einer Tiefe von 8 m[1]).

An Hebezeugen sind außer einer Anzahl gut verteilter Aufzüge, Handwinden und Spills 73 hydraulische, 18 Dampf- und 10 elektrische Kräne vorhanden mit einer Tragkraft von 1 bis 10 t, außerdem ein Dampfschwimmkran von 40 t Hebekraft.

Zur Aufnahme der Güter dienen am älteren Hafenbecken vier eingeschossige Schuppen mit einer Bodenfläche von je 183 × 30 m. — Das westliche Hafenbecken besitzt bisher zwei Schuppen, deren Bauart in jeder Hinsicht eine technische Neuerung darstellt. Es ist hier zum ersten Male versucht worden, durch Unterkellerung des Bodens einen zweistöckigen Lagerraum zu gewinnen, wovon man bisher im Interesse der Schnelligkeit der Abfertigung absehen zu müssen glaubte. Die räumlichen Ausdehnungsverhältnisse machten eine solche Bodenausnutzung notwendig und durch die an und für sich tief liegende Fundamentierung weniger kostspielig. Man hat so außer den beiden Oberbodenflächen im vorerwähnten Maßstab zwei Kellerflächen von je 190 × 36 m erhalten, die zur Aufnahme länger lagernder Güter dienen. — Diese ganze Anlage hat sich so gut bewährt, daß lose geschüttetes Getreide dort monatelang ohne Nachteil aufbewahrt werden konnte. —

Die bisherigen Kosten des Freibezirks betragen über 20 Millionen Mark. —

[1]) Das Westbecken wird im wesentlichen die Längenabmessungen des Ostbeckens erhalten.

Die gesamten, für Ladezwecke verfügbaren Bollwerke haben eine Länge von 14 438 m. Davon sind 9293 m zu öffentlichen, 5145 m zu nichtöffentlichen Bollwerken erklärt. Sie gehören teils dem Fiskus, teils der Stadt. —

Demnach besitzt Stettin eine Fahrstraße, die allen Schiffen der europäischen Fahrt wie den meisten Frachtdampfern der überseeischen Fahrt genügt, und Hafeneinrichtungen, die an technischer Vollkommenheit und Leistungsfähigkeit denen der Wettbewerbshäfen mindestens gleichstehen. Zwar machen die Hafenanlagen noch manchmal den Eindruck eines zu weiten, auf Auswachs berechneten Kleides. Um so mehr verdient der vorwärtsstrebende Wille der Stadt und der Kaufmannschaft Anerkennung, die nahezu aus eigener Kraft, ohne viel staatliche Unterstützung, sich eine solche Grundlage für ihren Handelsverkehr geschaffen haben. Sie wollten ihrerseits alles tun, um für die erhofften Entwicklungen des Großschiffahrtweges bereit zu sein, und Stettin die technischen Vorbedingungen zum Welthandelsplatz geben. —

Einer besonderen Erörterung bedürfen die in Stettin erhobenen Gebühren und Hafenabgaben, da sie auf die Konkurrenzstellung Stettins gegenüber Hamburg von wesentlichem Einfluß sind.

In Betracht kommt hier vor allem die

Vertiefungsabgabe. Es wurde oben erwähnt, daß sie seit 1900 zur Deckung der von der Kaufmannschaft anläßlich der Vertiefung übernommenen Garantiesumme neben den andern Gebühren erhoben wird. Sie trifft alle Schiffsgefäße über 2000 cbm Raumgehalt und beträgt bei Schiffen von 2000 bis 2500 cbm 6 ₰, bei Schiffen über 2500 cbm 12 ₰ für jede Tonne der geladenen Güter, und zwar beim Eingang wie beim Ausgang.

Zu dieser besonderen Vertiefungsabgabe treten die übrigen, ohnehin ziemlich beträchtlichen Stettiner Platzkosten. Jedes nicht mit Ballast oder Ballastgütern ein- und ausgehende Schiff bezahlt das

Swinemünder Hafengeld = 10 ₰ für den Kubikmeter beim Eingang und Ausgang; einen

Zuschlag von 20 % zum Swinemünder Hafengeld; ferner das

städtische Hafengeld = 2½ ₰ für den Kubikmeter, beim Ausgang nur zur Hälfte und nur dann erhoben, wenn das Schiff mehr als ein Viertel seines Nettoraumgehalts geladen hat; endlich das

städtische Überladegeld von 3 ₰ für die Tonne[1]).

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich eine übermäßige Belastung des Stettiner Schiffsverkehrs im Vergleich zu den Wettbewerbshäfen. Hamburg beispielsweise erhebt von den beladen eingehenden Schiffen als einzige Schiffahrtsabgabe eine allgemeine Gebühr, das sogenannte „Tonnengeld", in Höhe von 12 Pf. für den Kubikmeter, und zwar bloß beim Eingang. Schiffe mit einer Ladung von Massengütern bezahlen nur das halbe Tonnengeld, wobei wichtige, gemeinhin unter die Normalgüter gezählte Gegenstände, wie Heringe, in Hamburg als Ballastgüter gelten.

Für die Tonne Steinkohlen z. B. bewirken die hohen Stettiner Hafenkosten eine Verteuerung von etwa 30 ₰ gegenüber Hamburg[2]). „Ein Schiff von 4000 cbm Raumgehalt und einer Ladung von 3000 t (bezahlt) in Stettin 2000 ℳ staatliche[3]) Abgaben, während es in Hamburg nur 500 ℳ zu bezahlen braucht[4])."

Die Vertiefungsabgabe schreckt demgemäß die großen Schiffe von Stettin ab. Sie hindert die in Stettin ansässige Reederei, große Dampfer in ihre Linienschiffahrt einzustellen. Denn die durch Verwendung größerer Schiffgefäße eintretende Verbilligung wird fast restlos durch die Vertiefungsabgabe aufgehoben, zumal da die Dampfer häufig nur Teilladungen finden und ihre Fracht erst in der Staffelfahrt vervollständigen müssen.

Die Vertiefung des Fahrwassers hat also die Erwartungen nicht erfüllt. Der Erfolg entspricht nicht den Opfern. Es ist daher der dringende Wunsch der schiffahrttreibenden Kreise,

[1]) Vgl. 1910, S. 1.
[2]) 1905, S. 73.
[3]) Der Wortlaut ist nicht ganz genau, da sich unter den „staatlichen" Abgaben auch die von der Kaufmannschaft erhobene „Vertiefungsabgabe" befindet.
[4]) 1911, S. 9.

wenigstens eine bedeutende Ermäßigung dieser drückenden Abgabe, die auch die völlige Ausnutzungsmöglichkeit des Großschiffahrtwegs beeinträchtigen wird, zu erlangen.

Der Einwand der oberschlesischen Industrie, daß durch Aufhebung der Vertiefungsabgabe ein verstärkter Einbruch englischer Kohle in das deutsche Wirtschaftsgebiet erfolgen werde, ist unbegründet. In dem Preußischen Abgeordnetenhaus wurde festgestellt, daß das Haupteinfallstor englischer Kohle Hamburg und nicht Stettin sei. Keine Vermehrung des Gesamtbezugs englischer Kohle wird eintreten, denn dessen Höhe wird von den deutschen Produktionsbedingungen bestimmt, sondern nur eine stärkere Beteiligung Stettins an diesem Gesamtbezug. —

Sicherlich ist der Grundsatz richtig, daß Sondervorteile mit Sonderleistungen zu vergelten seien, und es liegt hier fern, für die finanzielle Behandlung einer künstlichen Schiffahrtsanstalt, als welche die vertiefte Fahrstraße sich zweifellos darstellt, das Prinzip der reinen Ausgabe zu verlangen. Allein einmal ist Stettin, abgesehen von ein paar kleinen Plätzen, der einzige preußische Seehafen, der keine Staatszuschüsse erfordert[1]), sondern eine nicht unerhebliche Rente abwirft, — sodann zeigt die Regierung am Beispiel Emdens, daß sie den Gebührengrundsatz nicht folgerichtig durchführt. Die Kosten des Emdener Hafenbaues haben gegen 20 Millionen Mark betragen; dennoch werden nur ganz geringe Gebühren erhoben. Peters, der Dezernent für Schiffahrtsabgaben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, berechnet[2]) die Hafenabgaben für einen Dampfer von 3500 cbm, der mit 2000 t Zucker ausgeht und mit ebensoviel Roheisen wieder eingeht, in:

Stettin	auf	2407,50 ℳ
Rostock	„	1237,00 „
Lübeck	„	1050,00 „
Hamburg	„	1137,50 „
Emden	„	250,00 „

Anderseits aber ist die Frage der Schiffahrtsabgaben „eine sozialpolitische im besten Sinne des Wortes"[3]) und ein Aus-

[1]) 1910, S. 7.
[2]) a. a. O. Bd. II, S. 287/88.
[3]) Peters a. a. O. Bd. I, S. 8.

gleichsmittel der wirtschaftlichen Gerechtigkeit. Wenn es sich daher um die Stärkung des wirtschaftlich Schwachen, um die Beseitigung einer durch staatliche Eingriffe verursachten Schädigung handelt — wie es von Stettin noch gezeigt werden wird —, dann dürfte auch hier die Tragung jener Kosten durch die Gesamtheit gerechtfertigt erscheinen[1]).

2. Die Verbindungen mit dem Hinterland, insbesondere die Binnenwasserstraßen.

Die Machtstellung eines Hafens beruht heute wesentlich neben der wirtschaftlichen Entfaltung seines Hinterlandes auf seinen Verbindungen mit diesem Hinterland.

Die Eisenbahnen, obwohl sehr bedeutende Verkehrsträger, können in dieser Untersuchung zurücktreten. Während noch Dullos Handelsgeschichte vielfach einer Eisenbahngeschichte gleichkommt, ist heute das Hinterland so dicht mit Schienensträngen überzogen, daß der Bau einer neuen Linie kaum noch große Verschiebung der Einflußbereiche mit sich bringt. Da Preußen überdies zum reinen Staatsbahnsystem übergegangen ist, wird das Schienennetz einheitlich verwaltet. Derartige Wettbewerbstarife, wie die konkurrierenden Privatgesellschaften sie nach den einzelnen Seehäfen zu erstellen pflegten, sind heute ausgeschlossen.

Hier sind in erster Linie die Wasserstraßen zu behandeln. Sie bieten wegen ihrer Billigkeit die notwendige Ergänzung zu den wohlfeilen Seefrachten; wird der Bezug vieler Massenrohstoffe, die mehr auf billige als auf schnelle Beförderung angewiesen sind, doch überhaupt durch ihr Vorhandensein bedingt.

Wie die übrigen deutschen Seehäfen besitzt auch Stettin ein ausgedehntes Netz von Binnenwasserstraßen. Die Bedeutung des Binnenwasserwegs erhellt daraus, daß Hamburg und Stettin den größeren Teil ihres Gesamtverkehrs vermöge der Elbe bzw. Oder abwickeln.

[1]) Nach Abschluß dieser Arbeit, im Verlauf des Jahres 1913, hat sich die Staatsregierung endlich bereit erklärt, die Vertiefungsabgabe bei den Schiffen von 2000—2500 cbm Raumgehalt von 6 Pf. auf 2 Pf. für 1 t und bei den Schiffen von über 2500 cbm Raumgehalt von 12 Pf. auf 4 Pf. für 1 t herabzusetzen.

a) Die Verbindung mit Berlin und der Elbe.

Den Flußschiffahrtsverkehr Stettins mit Berlin, einem seiner Hauptabsatzmärkte, vermittelt noch heute wie vor 100 Jahren die Oder bis Hohensaathen und der von Friedrich dem Großen 1740 bis 1746 erbaute Finow-Kanal. Die Abmessungen dieses Kanals sind fast die gleichen geblieben wie bei seiner Eröffnung, und außer dem Ende der 70er Jahre vorgenommenen Einbau zweiter Schleusen sind wesentliche Verbesserungen des Fahrwassers durch Vertiefung oder Verbreiterung nicht erfolgt. Wegen seiner engen Schleusenkammern und seiner geringen nutzbaren Tiefe ermöglicht der Finow-Kanal nur die Verwendung kleiner, unwirtschaftlicher Schiffsgefäße, der sog. Finow-Kähne. Diese Fahrzeuge haben durchschnittlich eine Länge von 40,2 m, eine Breite von 4,6 m, einen Tiefgang von 1,25 m und eine Ladefähigkeit von 150 t. Daneben verkehren noch Kähne bis zu einer Höchstgrenze von 230 t, deren äußerste Tragkraft jedoch wegen der vorgeschriebenen Tiefladelinie auf 170 t beschränkt ist. Da der Finow-Kanal jeden Winter drei bis vier Monate lang zu Instandsetzungsarbeiten gesperrt zu werden pflegt[1]), so erleidet die Binnenschiffahrt besonders in eisfreien Jahren namhafte Unterbrechung.

Die Grundlage der Bergsendungen über den Finow-Kanal bilden Massengüter, wie englische Kohle und schwedische Pflastersteine, die vor allem nach Berlin, teilweise auch nach den Elbgebieten verfrachtet werden. Daneben besteht in beiden Richtungen ein lebhafter Verkehr mit Stückgütern, auf welche die Schiffahrt zur Vervollständigung ihrer Ladungen an Massengütern nicht verzichten kann. Die Entwicklung des Binnenverkehrs im einzelnen zahlenmäßig nachzuweisen, ist leider unmöglich, da erst seit 1901 statistische Anschreibungen gemacht werden. Nur soviel mag hervorgehoben werden, daß die Sendungen nach Berlin — die sich 1910 auf rund 600000 t beliefen — die Transporte in umgekehrter Richtung um das Doppelte bis Vierfache übersteigen, während die Stettiner Sendungen von und nach der Elbe sich etwa auf gleicher Höhe halten (1910: rund 192000 t bzw. 180000 t). —

[1]) In den letzten Jahren sind die Sperrungen aus diesem Grunde seltener geworden.

Hamburgs Wasserweg nach Berlin über Elbe und Havel ist zwar doppelt so lang wie die Oder-Finow-Straße (380 km gegen 183 km), ihr aber von Anfang an durch Leistungsfähigkeit überlegen. Schon in den 80er Jahren trug die Elbe-Havel 500 t-Kähne, und heute, nach immer eindringlicherer Regulierung, verkehren unter guten Wasserverhältnissen bis 800 t-Schiffe zwischen Hamburg und Berlin. — Mit einem solchen Großbetrieb zu konkurrieren, ist für Stettin und seine 170 t-Kähne außerordentlich schwierig. Der 1891 eröffnete Oder-Spree-Kanal läßt zwar 400 t-Fahrzeuge zu, bedingt für Stettin aber einen viel zu weiten und kostspieligen Umweg.

Nur hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit, der Unabhängigkeit von allen Wasserständen, übertrifft die Stettiner Straße den Elbweg. Wenn dieser bei andauernder Trockenheit versagt, müssen die bisher über Hamburg geleiteten Sendungen ihren Weg über Stettin nehmen, und die Folge ist ein starkes Anschwellen der Stettiner Einfuhr und des Verkehrs mit Berlin. Die durch Trockenheit ausgezeichneten Jahre 1904 und 1911 geben dieser Bewegung in der Flußschiffahrtsstatistik deutlichen Ausdruck.

Wie diese unzureichende Wasserverbindung mit Berlin sich zu einer Lebensfrage Stettins gestaltet und zum Bau des Großschiffahrtweges geführt hat, wird in dem Abschnitt über den Großschiffahrtweg dargestellt werden.

b) Die Verbindung mit Posen und Westpreußen.

Zeigte sich Stettins gegenwärtige Wasserstraße nach Berlin schon weit hinter den zeitgemäßen Bedürfnissen zurückstehend, so wird das Unzulängliche Ereignis bei seiner Wasserverbindung mit den Provinzen Posen und Westpreußen.

Die Warthe ist heute noch, obwohl es an Regulierungsarbeiten nicht gefehlt hat, von der Netzemündung ab nur für finowmäßige Kähne befahrbar. Aber selbst diese geringe Tragfähigkeit kann bei mittelmäßigen Wasserverhältnissen nur zum kleinen Teil ausgenutzt werden. So betrug z. B. in den Jahren 1894 und 1899, die sich durch niedrigen Wasserstand auszeichneten, die Ladung durchschnittlich nur 59 bzw. 75 t zu Berg und 50 bzw. 72 t zu Tal.

Erst das große preußische Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 schafft auch in diesen kläglichen Verhältnissen Wandel. Der Warthelauf soll von der Netzemündung an so verbessert werden, daß bei vollschiffigem Wasser normale 400 t-Kähne bis Posen herauf verkehren können. Selbst für die trockensten Jahreszeiten hofft man eine Tiefe von 1 m zu erreichen, was noch immer eine Belastungsmöglichkeit von 200 t bedeutet.

Die Oder-Weichsel-Straße, also untere Warthe, Netze, Bromberger Kanal und Brahe — die Stettins Einflußbereich bis zur westpreußischen Grenze erstreckt, wo Danzigs Handelsgebiet anfängt —, trägt bislang ebenfalls höchstens 150 t-Kähne. Sie wird nach dem vorher erwähnten Gesetz in denselben Maßen ausgebaut wie die Warthe. — Die Kosten für die Verbesserung beider Wasserstraßen sind auf 21 175 000 Mark veranschlagt.

c) Die Verbindung mit Schlesien.

Am wichtigsten ist die Verbindung Stettins mit seiner eigentlichsten Kraftquelle, der Provinz Schlesien, die durch den von Ratibor ab schiffbaren Oderlauf hergestellt wird. Die winterliche Sperrung dieser Straße durch Eis und Hochwasser dauert durchschnittlich 80 Tage.

Seit 1874 wird die Oder planmäßig ausgebaut. 1885 konnten bei gutem Wetter bereits 500 t-Kähne bis Breslau herauf verkehren[1]), während bei andauernd trockener Witterung die Schiffahrt noch gänzlich aufhören mußte. Unter großen Kosten (1874 bis 1911 etwa 100 Millionen Mark) sucht man die Oder durch Regulierung des Unterlaufs bis Breslau und Kanalisierung der anschließenden Strecke von der Mündung der Glatzer Neiße bis Kosel zu einem wirklich brauchbaren und zuverlässigen Wasserweg auszugestalten[2]). Daß der Endzweck dieser Arbeiten, die gesicherte Befahrung der Oder mit mindestens 400 t-Kähnen bis Kosel aufwärts und zu allen Jahres-

[1]) Vgl. Tietze, a. a. O. S. 62.

[2]) Das letzte Gesetz, vom 30. Juni 1913, stellt zur Verbesserung der Oder-Wasserstraße unterhalb Breslau wieder 36700000 Mark bereit.

zeiten, vorläufig noch nicht erreicht ist, geht aus einer Betrachtung des Stettiner Flußgüterverkehrs mit Schlesien deutlich hervor[1]). Hat dieser doch in dem durch Trockenheit berüchtigten Jahr 1911 über eine halbe Million Tonnen weniger betragen als 1910. (1910: 1 350 000 t, 1911: 821 000 t.)

Der Bergverkehr umfaßt hauptsächlich die von der oberschlesischen Hüttenindustrie benötigten Sendungen Erze, Abbrände und Schlacken, daneben Phosphate für die Düngerfabrikation, — während von Kosel und Breslau vor allem Kohlen, Zink und Blei herabkommen. Von 1902 bis 1910 (das anomale Jahr 1911 muß ausscheiden) hat der Gesamtflußverkehr Stettins mit Schlesien eine Steigerung um 930 000 t erfahren. Gleichwohl spielt die Oderschiffahrt in der Bewältigung der schlesischen Zu- und Abfuhr wegen der Tarifpolitik der preußischen Staatsbahnen lange nicht die ihr zukommende Rolle.

Eisenbahn und Wasserstraße machen sich im Parallelverkehr zwischen Stettin und Oberschlesien schärfste Konkurrenz. Dieser Wettbewerbskampf kommt natürlich dort nicht in Frage, wo eine leistungsfähige natürliche Wasserstraße zwei Handelsgebiete unmittelbar verbindet; denn ein solcher Wasserweg übertrifft selbst bei erheblicherer Länge den Bahnweg an Billigkeit. Die Konkurrenzmöglichkeit ist vielmehr nur dort vorhanden, wo ein gebrochener Versand, der Umschlag vom Waggon in den Kahn oder umgekehrt, stattfinden muß. Hier erst vermag die Eisenbahn durch Erstellung billiger direkter Tarife als Mitbewerberin aufzutreten, weil sie auf Grund ihres Monopols in der Lage ist, durch einseitige Festsetzung der Eisenbahnvorfracht die Gesamtkosten des verbundenen Bahn- und Wasserwegs zu bestimmen.

Zwei Tarife vor allem sind es, welche die Oderschiffahrt außerordentlich geschädigt haben bzw. noch schädigen:

1 der Steinkohlen-Ausnahmetarif loco Stettin von 1896,
2. der Erz-Ausnahmetarif von 1901.

[1]) Im Jahre 1902, einem nicht ungünstigen Wasserstandsjahr, konnte die Tragfähigkeit eines 400 t-Kahns bei Breslau „nur an 50 Tagen ganz, und außerdem an 61 Tagen mehr als zur Hälfte, dagegen an 145 Tagen nur mit weniger als der Hälfte ausgenutzt werden". Freymark in der Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1904, S. 206.

Am 1. März 1896 ist der Tarif für Kohlen von den oberschlesischen Gruben nach Stettin loco auf den Streckensatz 1,34 + 6, die Höhe des See-Exporttarifs, ermäßigt worden. Als Ziel dieser Maßnahme bezeichnete man die Verdrängung der englischen Kohle zu Gunsten der deutschen. Die Oderumschlagplätze Kosel und Breslau-Pöpelwitz sind jedoch für die wasserwärts nach Stettin weitergehenden Kohlensendungen vom Genuß dieses Tarifs ausgeschlossen und auf die erste Staffel des Rohstofftarifs (1—350 km: 2,2 + 7; ab 351 km: 1,4 + 7) beschränkt geblieben. Diese Sätze ergeben folgendes Frachten-Mißverhältnis zwischen dem reinen Bahnweg und dem verbundenen Bahn- und Wasserweg. Es kostet die Eisenbahnfracht (pro t) für die Strecken:

Königshütte-Kosel	(65 km)	2,13 ℳ
„ -Breslau	(183 km)	4,73 „
„ -Stettin	(511 km)	7,45 „

Demnach bleiben für Kahnfracht, Krangebühren, Befahrungs- und Schleusenabgaben, sowie alle sonstigen Spesen von Kosel nur 5,30 ℳ, von Breslau nur 2,60 ℳ pro Tonne übrig. Da nun erfahrungsgemäß Bahntransporte erst bei einer Spannung von etwa 15 % auf den Wasserweg übergehen (wegen der Zeitersparnis und Vermeidung der durch den Umschlag entstehenden Verschlechterungen), so sind dies Frachtraten, zu denen die Schiffahrt außer bei guten Wasserständen nicht ohne Verlust abschließen kann, die ihr einen dauernden Wettbewerb mit der Eisenbahn aber unmöglich machen.

Die unmittelbare Folge dieses Tarifs ist also gewesen, daß die Kohlenschiffahrt außerordentlich zurückging und weder die 1895 vollendete Kanalisierung der oberen Oder, noch den 1897 bis Breslau fertiggestellten Großschiffahrtweg auszunutzen vermochte. Nach Anschreibungen der Breslauer Handelskammer betrug der talwärtige Kohlen-Durchgangsverkehr bei Küstrin im Jahre 1894: 183 000 t, im Jahre 1900 dagegen nur noch 134 000 t, während der Bahnverkehr von Oberschlesien nach Stettin und seinen Nachbargebieten im gleichen Zeitraum von 400 000 t auf 740 000 t stieg.

Seinen angeblichen Zweck, die Zurückwerfung englischer Kohle, hat der Tarif von 1896 völlig verfehlt. Die Einfuhr

englischer Kohle ist in steter Zunahme begriffen. Wie wenig die deutsche Industrie ihrer entraten kann, zeigt das Beispiel des Eisenhüttenwerks „Kraft" in Kratzwieck bei Stettin, das fast ausschließlich englische Kohle verbraucht, wiewohl sein Eigentümer, der Fürst Henckel von Donnersmarck, selbst große Kohlengruben in Oberschlesien besitzt. Durch den Wunsch, die englische Kohle zurückzudrängen, könnte auch nur der Exporttarif, nicht aber der Ausschluß der Oderumschlagplätze von diesem Tarif begründet werden. Im Gegenteil müßte, wenn jener Wunsch entscheidend wäre, die Oderschiffahrt begünstigt, nicht erschwert werden. —

Allerdings hat sich der bahnwärtige Eingang oberschlesischer Kohle in Stettin und den angrenzenden Gebieten stark gehoben; aber nur dadurch, daß der Oderschiffahrt die Kohlenbeförderung entzogen und auf den Bahnweg übergelenkt wurde. Die kostspieligen Verbesserungen der Oderstraße haben damit teilweise ihre Wirkung verloren. Denn es ist widersinnig, eine Schiffahrt durch Darbietung eines modernen Verkehrsweges beleben zu wollen und ihr gleichzeitig die Lebensmöglichkeit durch Wegnahme der Transporte zu unterbinden.

Stettin wird durch diese Schwächung der Oderschiffahrt unmittelbar betroffen: nicht nur, daß durch den Ausfall der Talsendungen die Bergfrachten entsprechend steigen, — viele Fahrzeuge ziehen sich überhaupt vom Stettiner Verkehr zurück und suchen lohnendere Beschäftigung in der Fahrt auf Hamburg oder Berlin. Dadurch aber fehlt in Stettin häufig der erforderliche Kahnraum für die Transporte zu Berg, und diese Ungewißheit der Verschiffungsgelegenheit veranlaßt wieder die Seedampfer, das zuverlässige Hamburg zum Umschlaghafen zu wählen.

Offenbart sich der Kohlenausnahmetarif von 1896 deutlich als Wettbewerbstarif, so ließ der am 1. Juni 1901 „für Eisenerze und eisenhaltige Stoffe zum inländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb" eingeführte Ausnahmetarif über seine Eigenschaft kaum noch Zweifel. Es war nur folgerichtig, wenn die Eisenbahnverwaltung nach Aneignung der oberschlesischen Kohlentransporte sich auch Rückladung für ihre leeren Wagen verschaffte. Als willkommenes Massengut boten sich die

Schmelzstoffe, die das an Kohlen überreiche, an Eisen aber arme Oberschlesien in großen Mengen und regelmäßig über Stettin bezieht. Der Streckensatz dieses Ausnahmetarifs betrug 1,2 + 6, aber die Oderumschlagplätze blieben wie beim Kohlenausnahmetarif ausdrücklich von seiner Geltung ausgenommen und auf den Rohstofftarif angewiesen. Die Folge war wiederum eine unnatürliche Frachtenlage. Es kostete die Tonne Bahnweg:

Stettin-Königshütte (511 km)	6,99 ℳ
Breslau-Königshütte (183 km)	4,73 „
Kosel-Königshütte (65 km)	2,13 „

Bei solchen Wettbewerbsverhältnissen verschlechterte sich die Lage der Oderschiffahrt immer mehr. Die Mehrzahl der Reedereien vermochte die angelegten Kapitalien kaum noch zu verzinsen. Aber die Klagen der Schiffer, der Handelskammern und der Stettiner Kaufmannschaft verhallten ungehört. Vielmehr wurden 1905 auch die Manganerze (Braunstein) in den Erzausnahmetarif einbezogen und dieser Tarif am 1. Mai 1906 auf Sendungen von allen Stationen nach den oberschlesischen Hochöfen und Bleihütten ausgedehnt. Auch jetzt noch versuchte die Eisenbahnverwaltung die „binnenländischen Wasserumschlagplätze" auszusperren, allein bald sah sie sich mit Rücksicht auf die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung gezwungen, die Oderumschlagstellen an dem lang entbehrten Erzausnahmetarif zu beteiligen[1]). Die Oderschiffahrt erhielt damit neue Nahrung und nahm einen außerordentlichen Aufschwung (von 1906 bis 1910 stiegen allein die Bergsendungen nach Schlesien um nahezu eine halbe Million Tonnen[2])).

Ja, als man im Jahre 1912 den Erzausnahmetarif von 1901 weiter ermäßigte, gewährte man der Oderschiffahrt durch Herabsetzung der Umschlagkosten einen besonderen Vorsprung, um sie gegenüber der Eisenbahn wettbewerbsfähig zu erhalten. Die Staatsregierung muß wohl zu der Überzeugung durchgedrungen sein, daß es im fiskalischen wie im volkswirtschaftlichen Interesse liege, eine gesunde, leistungsfähige Binnenschiffahrt zu erhalten.

---

[1]) 1906, S. 6.
[2]) Vgl. Anlage II.

Während also der Ausschluß der Oderumschlagplätze vom Erzausnahmetarif beseitigt ist, besteht der Kohlenausnahmetarif von 1896 mit seinen Schädigungen fort. —

Es fragt sich, wie ein derart ausgreifender Erwerbssinn eines privatwirtschaftlichen Staatsbetriebs sozialökonomisch zu beurteilen sei. Höchster Zweck des Staats ist immer die Förderung des Gesamtwohls seiner Gesellschaft. Daher darf er, wenn er gleichzeitig als privater Unternehmer auftritt, nur innerhalb der durch diese Rücksicht bedingten Schranken seinen Erwerbswillen frei betätigen. Diesen Grundsatz hat der preußische Staat auch öffentlich ausgesprochen. In dem Bericht eines Regierungskommissars im Preußischen Abgeordnetenhause[1]) heißt es:

„Die Staatsregierung . . . ist immer der Meinung gewesen, daß sie sich durch die Wasserfrachten nicht veranlaßt sehen könne und dürfe, ihre Eisenbahnfrachten zurückzusetzen. Sie läßt der Wasserstraße den Verkehr, der ihr legitim gebührt, und versucht nicht, ihr in irgendeiner Weise Konkurrenz zu machen. Wo sie genötigt ist, die Eisenbahnfrachten herabzusetzen nach Gebieten, die auch auf dem Wasserwege erreicht werden können, da sind es durchaus andere Rücksichten als die Konkurrenz der Wasserstraße gewesen, die sie dazu bestimmt hat."

Unter anderen Rücksichten ist hier die Verdrängung der englischen Kohle gemeint. Daß dieser angestrebte Erfolg aber keineswegs erreicht worden ist, eher sein Gegenteil, — sondern daß nur eine Verschiebung in der Beförderung der schlesischen Kohle eingetreten ist, wurde oben gezeigt. Denn wenn lediglich die volkswirtschaftliche Rücksicht einer stärkeren Versorgung des Stettiner Markts mit deutscher Kohle im Spiele stünde, so brauchte man nur die Umschlaghäfen in den Kohlenausnahmetarif einzubeziehen[2]). Die Oderschiffahrt würde dadurch in

[1]) Drucksache Nr. 595, 1904/05, S. 14.

[2]) Durch die Bewilligung dieses Tarifs für die kurzen Strecken ab Kohlenzeche bis zur Oder würde die Eisenbahnverwaltung allerdings Gefahr laufen, ihre Selbstkosten, die für die Gesamtstrecke gerade noch gedeckt werden, zu unterschreiten. Doch läßt sich eine solche Berechnung nach den eigenen Angaben der Eisenbahnverwaltung nicht mit Sicherheit aufstellen.

Stand gesetzt, noch billiger zu liefern als die Eisenbahn, und dem Staatsfiskus, der oberschlesischen Montanindustrie, der Oderschiffahrt und der Stettiner Kaufmannschaft wäre in gleicher Weise geholfen. Da die Eisenbahnverwaltung aber den Anschluß der Oderumschlaghäfen hartnäckig verweigert, da sie ihre staatliche Macht und Monopolstellung dazu benutzt, ein anderes Verkehrsmittel vom Wettbewerb auszuschließen, so beweist sie damit, daß ihr die Verkehrseinnahme, nicht der Verkehr Selbstzweck ist, — im Widerspruch zu den bei der Verstaatlichung der Eisenbahn gegebenen Verheißungen: daß die Eisenbahnpolitik eine gemeinwirtschaftliche sein solle[1]). —

Auch im Auslandsverkehr wird Stettin durch das vorerwähnte Prinzip der preußischen Staatsbahnverwaltung, die Umschlaghäfen von den gewährten Sondertarifen ausdrücklich auszuschließen, schwer geschädigt.

Rein geographisch betrachtet, müßte ein großer Teil Niederösterreichs, das nordöstliche Ungarn und Galizien sich Stettins als Ein- und Ausfuhrhafens bedienen. Nun haben aber die österreichischen und sächsischen Bahnen, um sich jene Transporte zu gewinnen, für die Elbumschlagplätze Tetschen, Laube, Dresden, Riesa, nicht aber für die näher gelegenen Oderumschlaghäfen Kosel und Breslau, so billige Tarife bewilligt, daß der Oderumschlagweg mit dem Elbumschlagweg nicht konkurrieren kann. Der ganze seewärtige Güteraustausch jener Gebiete wird also dank des idealen Zusammenwirkens von Bahnweg und Wasserstraße nahezu von Hamburg allein vermittelt.

Die preußischen Bahnen haben zwar versucht, jener Tarifpolitik durch Erstellung direkter Tarife von den Seehäfen nach den österreichischen Grenzstationen zu begegnen. Aber der reine Eisenbahnweg vermag trotz seiner geringeren Entfernung

[1]) Aufs schärfste bekämpft diese Richtung in der Eisenbahnverkehrspolitik Zoepfl a. a. O. Vgl. z. B. S. 20. Seite 49 wirft er der Eisenbahnverwaltung allgemein vor, daß sie „ganz spezielle Kampftarife gegen einzelne Wasserstraßen . . . selbst unter Verzicht auf jeden Gewinn" einführe, nur zu dem Zweck, „Umschlageinrichtungen und Umschlagtarife zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen zu vereiteln".

nicht gegen den billigeren gebrochenen Elbversand aufzukommen.

Das einzig wirksame Hilfsmittel, die Gewährung von Umschlagtarifen für die Oderhäfen unter gleichzeitiger Beeinflussung der österreichischen Bahnen, ist unversucht geblieben. Und doch würde durch eine solche Belebung des österreichischen Durchfuhrverkehrs nicht nur der preußische Fiskus neue Bahntransporte und höhere Einnahmen aus Schiffahrtsabgaben erhalten, sondern auch die daniederliegende Oderschiffahrt und der Handel der ersten preußischen Seestadt würden erstarken.

3. Die Schiffahrtsorganisation.

Stettin ist unter den deutschen Ostseestädten weitaus die erste gewesen, die beim Aufkommen der Dampfer entschlossen zu dem neuen Verkehrsmittel übergingen.

Am 1. Januar 1886 entfielen auf den Bestand der Stettiner Reederei von 196 Schiffen mit 49 009 Registertonnen nur noch 68 Segler mit 20 312 Registertonnen, d. h. 41 % der gesamten Tragfähigkeit. Seitdem blieb der Anteil der Segelschiffahrt in unaufhaltsamem Rückgang begriffen [1]). Unter großen Verlusten wurden die veralteten Holzschiffe abgestoßen und durch neue, zeitgemäße Dampfer ersetzt. 1901 weist die Statistik der Stettiner Reederei überhaupt kein Segelschiff über 60 Registertonnen mehr auf, und der Bericht von 1903 (S. 72) kann erklären: „Die Segelschiffahrt ist hier, wohl mit Recht, aufgegeben." Allein zur selben Zeit vollzieht sich eine Neugeburt und Verjüngung der Segelschiffahrt. Man baut wieder Segler, allerdings aus Eisen und mit einem Durchschnittsraumgehalt von 400 Registertonnen. Diese Schiffe finden vorwiegend in der Ostseefahrt für die Beförderung von Massengütern, wie Steinen, Erden, Kalisalzen, Getreide usw. Verwendung. — Aus bescheidenen Anfängen sich entwickelnd (1902: 2 Segler mit 600 Registertonnen) erreicht die Segelschiffahrt am 1. Januar 1913 die achtbare Höhe von 27 Fahrzeugen und insgesamt 10 066 Registertonnen. —

[1]) Vgl. Anlage IV: Entwicklung der Stettiner Reederei.

Die Grundlage des gesamten Schiffahrtverkehrs bilden auch in Stettin die regelmäßigen Dampferlinien. Sie sind gewissermaßen das Gerippe, das den wechselseitigen Handelsbeziehungen der einzelnen Länder erst Stetigkeit und Sicherheit gibt. Dem überwiegend europäischen Charakter des Stettiner Handels entsprechend erstrecken die regelmäßigen Verbindungen Stettins sich vor allem auf europäische Häfen. —

Um die Mitte der achtziger Jahre unterhielt Stettin bereits dauernde Verkehre mit den deutschen Ostseeplätzen, mit Rußland, Finland, Schweden, Dänemark, Norwegen, den deutschen Nordsee- und Rheinhäfen, England und Holland, und zwar überwiegend durch Schiffe der eigenen Reederei. Fortan war es bemüht, die Leistungsfähigkeit dieser Linien zu steigern und immer neue Häfen in den Bereich seiner Tourschiffahrt zu ziehen.

Allein ein Hafen, der den Willen zum Welthandelsplatz hat, kann sich nicht auf kontinentale Linien beschränken. In dieser Erkenntnis suchte auch Stettin von den siebziger Jahren ab regelmäßige Verbindungen mit transozeanischen Gebieten zu erlangen. Besonders eindringlich sind die Versuche gewesen, im Verkehr mit dem für den deutschen Handel wichtigsten Nordamerika Wurzel zu fassen.

Zwar mußte der Stettiner Lloyd Anfang der achtziger Jahre seine New-York-Fahrten einstellen. Aber gleich traten drei neue auswärtige Reedereien in den Stettiner Amerikaverkehr: die dänische Thingvalla-Linie, die Hamburg-Amerika-Linie und die Huller Dampfschiffahrts Gesellschaft Wilson-Sons & Co. Jede Woche konnte die Stettiner Spedition einen Dampfer mit umfangreicher Rohzuckerladung nach Amerika abfertigen [1]).

Zunächst gestaltete sich die Entwicklung des nordamerikanischen Verkehrs ziemlich aussichtsreich. Von drüben brachten die Schiffe große Mengen Baumwolle, Weizen und Mais. Die mangelnde Ausfracht an Massengütern — neben Zucker und Zement kamen nur Industriewaren von geringer Ausdehnung

[1]) 1886, S. 26.

in Betracht — ersetzte der russische Auswanderer, für dessen Unterbringung die Schiffsräume sich leicht herrichten ließen.

1889 stellte die „Hapag" einen dritten großen Dampfer in die Stettin-New-Yorker-Fahrt; 1893 unterhielt sie mit vier Dampfern eine regelmäßige vierzehntägige Verbindung[1]).

Da verbot 1897 die Königliche Polizeidirektion die Auswandererbeförderung über Stettin. Man begründete diese Maßnahme als Abwehrmittel gegen die Landarbeiternot des Ostens: die Regierung wolle den Auswanderungslustigen nicht einen Hafen vor die Tür setzen[2]). Diese Begründung erscheint unzureichend. Wer auswandern will, muß bereits über gewisse Mittel verfügen und wird sich durch die geringe Entfernung Stettin—Hamburg sicherlich nicht von seinem Vorhaben abhalten lassen. Viel wahrscheinlicher ist, daß Stettin damals dasselbe Schicksal ereilte, das unlängst Emden und seinen Ausdehnungsbestrebungen zuteil wurde.

Mit dieser Verfügung verlor die nordamerikanische Tourschiffahrt ihre Ausfracht, die der Zwischendecker betriebstechnisch für sie bedeutete. Die regelmäßigen Linien mußten Stettin aufgeben oder doch ihren Betrieb stark einschränken.

Die „Hapag" zog die eigenen großen und teueren Schiffe zurück und unterhielt nur noch eine notdürftige Verbindung mit ein paar gecharterten Frachtdampfern. Die dänische Stern-Linie, die mit vier mittleren, billig arbeitenden Schiffen ihre Erbschaft anzutreten suchte, mußte ebenfalls bald ihre Fahrten einstellen, gezwungen durch den Mangel an Ausfracht und die hohen Stettiner Platzkosten (Vertiefungsabgabe).

Noch bis 1904 bemühten sich die „Hapag" und eine dänische Linie, die Forenede Dampskibs Selskab, eine lebensfähige Tourschiffahrt nach New York und Boston wieder in Gang zu bringen. Allein das Fehlen geeigneter Ausfracht, auch die Zuckertransporte gingen immer mehr zurück — ließ einen lohnenden Verkehr nicht mehr aufkommen[3]). Die dänische

[1]) 1893, S. 19.

[2]) So Dix a. a. O. S. 502, 503.

[3]) Die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten betrug
1905: 21711 t,
1904: 43600 t,
1903: 37096 t.

Linie sah nun überhaupt davon ab, ihre Ozeandampfer nach Stettin zu leiten. Sie ließ die von der Stettiner Spedition angesammelten Güter auf kleineren Schiffen nach Kopenhagen bringen und dort in die großen Dampfer umladen.

Im nächsten Jahr galt „die direkte Verbindung Stettin—New York bzw. Boston . . . so gut wie erloschen[1])". Die Forenede Dampskibs Selskab war vom Ozeantrust gezwungen worden, ihre Interessen an die ihm angehörende „Hapag" auszuliefern. Diese hat ihre Monopolstellung dazu benutzt, die Stettiner Linie ganz aufzugeben und die für sie bestimmten Sendungen möglichst über Hamburg zu lenken[2]). Fortab — auch heute — vollzieht sich der Güteraustausch Stettins mit Nordamerika nur mittelbar als Durchfrachtverkehr, d. h. mit Umladung in Kopenhagen, Hamburg, Bremen, oder englischen Häfen, wie London, Liverpool, Hull[3]).

Ebenso wie die Anstrengungen um Schaffung einer nordamerikanischen Tourschiffahrt blieb der 1896 von der Hamburger Reederei A. C. de Freitas & Co. unternommene Versuch erfolglos, einen regelmäßigen Verkehr zwischen den Ostseehäfen Stettin, Stockholm, Gothenburg und Brasilien sowie dem Laplata einzurichten[4]). — Es mangelt eben stetig an Ausfuhrgütern. Nicht nur, daß die überlegene, altbewährte Handelsorganisation Hamburgs und Bremens viele Exportgegenstände von vornherein an sich fesselt; vor allem fehlt der mitteldeutschen Industrie eine leistungsfähige Binnenwasserstraße, auf der sie ihre Erzeugnisse billig zur Ostsee befördern könnte. An und für sich liegt Stettin zu vielen Industriegegenden günstiger als Hamburg. Ist ihm erst im Großschiffahrtweg eine verkehrskräftige, wohlfeile Wasserstraße gegeben, so wird auch

[1]) 1905, S. 96.

[2]) 1904, S. 93.

[3]) Wenn Oppel a. a. O. S. 195 schreibt: „Auf den nordamerikanischen Verkehr hatte man früher große Hoffnungen gesetzt, und zur Belebung der Auswanderung war der Baltische Lloyd 1870 gegründet worden, Anfang der 80er Jahre aber wieder aufgelöst. Seitdem hat man keinen Versuch mehr gemacht, eine überseeische Linie ins Leben zu rufen", so ist dies nur ein Zeichen der auch sonst in dem Buch überall zutage tretenden Unzuverlässigkeit des Verfassers.

[4]) 1896, S. 29.

die Grundlage jeder Linienschiffahrt[1]) — ausreichendes Güterangebot — gewährleistet sein.

Erfolgreicher entwickelten sich inzwischen die europäischen Linien. Neue Küstenstriche der verbundenen Länder wurden in das Verkehrsnetz hineingezogen und gleichzeitig die bestehenden Verbindungen durch Einstellung zahlreicherer Dampfer gestärkt. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal, der dem Handel Stettins sonst nur Nachteile gebracht hat, bewirkte einen außerordentlichen Aufschwung des Verkehrs mit Hamburg[2]), indem die bisher mit hohen Kosten über Kiel beförderten Güter auf den billigen direkten Seeweg übergingen. — Auch in seinen südeuropäischen Handelsbeziehungen suchte Stettin unmittelbare Stützpunkte zu gewinnen. 1910 wurde eine Linie eingerichtet, die in vierwöchentlichen Expeditionen Stettin mit den Mittelmeerhäfen Malaga, Barcelona, Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Catania, Messina, Palermo usw. verbindet. In diesem Jahr „kamen bereits zwölf Dampfer nach Stettin, von denen fünf sogar mit voller Ladung von hier direkt nach Barcelona oder Genua expediert werden konnten, während die übrigen ihre Ausfracht in Hamburg vervollständigten[3])". Das Fortbestehen und der weitere kräftige Ausbau dieser Linie scheint durch den Großschiffahrtweg, der ihr reichliche Gütermengen zuführen wird, gesichert.

Neben diesen regelmäßigen Verkehren unterhält die Stettiner Reederei eine Anzahl Schiffe in „wilder Fahrt" (Trampschiffahrt). Dies sind größere Dampfer, die nicht zwischen zwei von vornherein bestimmten Häfen fahren, sondern die der jeweiligen Marktlage sich anpassend dort Beschäftigung suchen, wo sie sich am lohnendsten bietet. Bald dienen sie bei übermäßigem Andrang zur Entlastung der Linienschiffahrt, bald holen sie Erze aus Spanien, Getreide vom Schwarzen Meer und Phosphat aus Algier. —

Die allgemeine Lage der in Stettin beheimateten Reederei

[1]) Abgesehen vom nordamerikanischen Verkehr, der — wie erwähnt — auf die Auswandererbeförderung angewiesen ist.

[2]) Schon 1895, S. 18, wurden die Versendungen nach Hamburg auf 300 t wöchentlich berechnet.

[3]) Vgl. 1910, S. 154.

— der Einzelreeder wie der Gesellschaften — ist keine glänzende. Nicht nur, daß die deutschen Bahnen durch ihre billigen Verbandstarife der Linienschiffahrt vernichtende Konkurrenz machten und noch machen, wie z. B. im Speditionsverkehr nach Mittel- und Südrußland[1]) oder seit Eröffnung der Dampffährverbindung Warnemünde—Gjedser im Verkehr nach Skandinavien[2]). Ganz besonders leidet die Reederei unter dem Überangebot an Schiffsraum. Die Werften können nicht still liegen und müssen auch bei schlechter Konjunktur immer neue Dampfer produzieren. Die Folge ist ein außerordentlich gesteigerter Wettbewerb um die vorhandene Ladung, gegenseitiges Unterbieten der Preise und damit derart gedrückte Frachten, daß oft kaum die Selbstkosten gedeckt werden.

Bis zum Ende der neunziger Jahre waren die Geschäftsergebnisse der Stettiner Reederei im ganzen befriedigend. Dann aber setzte mit der immer schärferen Konkurrenz Hamburgs und Lübecks und der Verteuerung der Stettiner Platzkosten durch die Vertiefungsabgabe ein unaufhaltsamer Niedergang ein. Die Reederei war durch ihre Betriebsanlagen an Stettin gefesselt und konnte daher nicht einfach nach günstiger gelegenen Plätzen wegziehen. Sie wurde also, um überhaupt Sendungen für ihre Schiffe zu erhalten, zu so niedrigen Frachtsätzen gezwungen, daß der Weg über Stettin trotz seiner höheren Binnenkosten dem über Hamburg oder Lübeck einigermaßen konkurrenzfähig blieb. — Demgemäß gestaltete sich das Geschäftsergebnis. Die Jahresberichte bezeichneten die Lage der Stettiner Reederei als geradezu „kläglich"[3]). Allein von 1906 bis 1910 brachen unter dem Druck der allgemeinen europäischen Wirtschaftskrisis zehn Stettiner Reedereien zusammen. Selbst die großen, alteingeführten Schiffahrtsunternehmungen erlitten schwere Verluste. Die Neue Dampfer-Compagnie sah sich 1909 genötigt, ihr Aktienkapital um ein Drittel zusammenzulegen[4]).

[1]) Vgl. 1886, S. 1; 1900, S. 31.
[2]) 1904, S. 74.
[3]) 1910, S. 13.
[4]) 1909, S. 148.

Erst in den allerletzten Jahren, seitdem eine Besserung der Marktlage eingetreten ist und der Großschiffahrtweg sich der Vollendung nähert, scheint die Stettiner Reederei wieder neuen Mut zu fassen. Man scheidet die überalterten Schiffe aus und stellt neue große Dampfer ein, wie die Statistik der Stettiner Reederei beweist[1]). —

Erwähnung verdient noch der Seeleichterverkehr Stettins. Diese Form der Seebeförderung ist für Stettin erst durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal ermöglicht worden. Die Seeleichter bringen vor allem Kohle und Eisen vom Dortmund-Ems-Kanal. Aber auch von Antwerpen, Rotterdam, Bremen, Hamburg laufen vereinzelte Schleppzüge ein und ersetzen so einen unmittelbaren transozeanischen Verkehr[2]). Doch spielt diese Form der Schiffahrtsorganisation, welche die Selbständigkeit eines Seehafens zu gefährden geeignet ist, für Stettin keine irgendwie bedeutendere Rolle, da es mit den vorerwähnten Nordseeplätzen durch festgegründete, billige Dampferlinien verbunden ist und so den Wettbewerb mit der Seeschleppschiffahrt wohl aufzunehmen vermag[3]).

Stettin ist demnach der Sitz einer bedeutenden Reederei[4]), die ungefähr ein Viertel seines Gesamtverkehrs stellt. Das Rückgrat seiner Verkehrsorganisation bilden die regelmäßigen Dampferlinien, die es mit fast dem gesamten Europa verbinden. Eine feste überseeische Linienschiffahrt hat Stettin bisher nicht aufrecht erhalten können, weil ihm die notwendigen Ausfuhrgüter mangels einer billigen Binnenwasserstraße fehlten. Durch den Großschiffahrtweg aber und bei einer etwaigen Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben wird es in der Lage sein, transozeanische Linien einzurichten und sich so die für einen Großhandelsplatz unerläßlichen Verkehrsbeziehungen zu schaffen.

[1]) Vgl. Anlage IV.

[2]) Vgl. 1901, S. 29.

[3]) Daher trifft die Meinung Cords (a. a. O. S. 34), die Nordseehäfen hätten durch ihren Seeleichterverkehr größtenteils die deutschen Ostseestädte von der Einrichtung direkter Schiffahrtsverbindungen mit überseeischen Gebieten abgehalten, für Stettin nicht zu. Maßgebend sind vielmehr die oben S. 30 angegebenen Gründe.

[4]) Der nach Flensburg bedeutendsten Ostseereederei.

4. Die Güterbewegung im einzelnen und die Handelsorganisation.

a) Die Güterbewegung im einzelnen.

Stettins Einfuhrhandel war bis zum Anfang der siebziger Jahre überwiegend eigentlicher Warenhandel; seine Ausfuhr bestand in land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen[1]).

Erst mit der seit der Reichsgründung immer stärker einsetzenden Industrialisierung der mittleren und östlichen Provinzen vollzog sich auch in seiner Handelsorganisation ein Umschwung: es begann im großen Maßstab industrielle Rohstoffe, vor allem Kohle und Eisen, für die mitteldeutsche Industrie zu importieren und deren Fabrikate neben den agrarischen Produkten auszuführen. Die Folge dieser Entwicklung war ein starkes Anschwellen seiner Ein- und Ausfuhrziffern. —

Im Jahre 1884 überstieg die Einfuhr Stettins zum ersten Male die Höhe von einer Million Tonnen; das Jahr darauf überschritt die Ausfuhr die erste halbe Million Tonnen. Die Haupteinfuhrgüter des Jahres 1886 (Gesamteingang: 977 537 t) bildeten: englische Steinkohlen und Koks mit 237 994 t, englisches und belgisches Roheisen mit 69 466 t, spanischer und schwedischer Schwefelkies mit 18 535 t, schwedische und belgische Steine mit 38 895 t, Kaolin von England und Skandinavien mit 17 729 t, nordamerikanisches Petroleum mit 54 854 t, Baumwolle von England mit 12 762 t, deutsche und russische Hölzer mit 72 680 t, russischer Roggen mit 124 102 t, russischer und deutscher Hafer mit 12 755 t, englische und norwegische Heringe mit 77 038 t, Kaffee von Havre und Antwerpen mit 10 103 t.

An der Ausfuhr von insgesamt 589 377 t waren vor allem beteiligt: Rübenzucker für England, die Niederlande und die Vereinigten Staaten mit 88 373 t, Sprit für Spanien zum Weinverschnitt mit 18 487 t, Mehl für Skandinavien und die Niederlande mit 47 840 t, Weizen für die Niederlande und England mit 29 110 t, ebenso Gerste mit 13 300 t, Kartoffeln für England

[1]) In den Jahren 1868 und 1869 (die Kriegsjahre 1870/71 geben ein anomales Bild) betrug die Einfuhr Stettins 404 485 bzw. 466 539 t und die Ausfuhr 326 964 bzw. 402 479 t.

und Skandinavien mit 14 743 t, Kartoffelstärke für Skandinavien, Holland und England mit 14 730 t, Kartoffelzucker und -syrup für England mit 10 089 t, Bauholz und Nutzholz für England und Frankreich mit 53 832 t, Zement für Westdeutschland, Skandinavien und die Vereinigten Staaten mit 40 310 t, Zink für England und Skandinavien mit 33 388 t, Rohblei für England und Rußland mit 9375 t.

In Hundertteilen der Einfuhr entfielen auf die deutschen Häfen 14 %, auf England 43,4 %, Rußland 15,4 %, die Vereinigten Staaten 7 %, Schweden 5,1 %, Norwegen und Belgien je 3,2 %, Holland 2,4 %, Frankreich 1,9 %, Dänemark 1,75 %, Spanien 1,2 %.

Unter den Ausfuhrländern stand wiederum England an erster Stelle, mit 25,25 %; es folgten die deutschen Häfen mit 18,6 %, Holland mit 14,2 %, Schweden mit 10,9 %, die Vereinigten Staaten und Rußland mit je 7,3 %, Dänemark mit 6,1 %, Frankreich mit 3,2 %, Norwegen und Spanien mit je 2,8 %, Belgien mit 0,9 %. —

Im Jahre 1887 wies die Einfuhr zum ersten Male bedeutendere Bezüge schwedischer Eisenerze (27 948 t) auf. Die oberschlesischen Bestände reichten nicht mehr aus, den Betrieb der Hochofenwerke aufrecht zu erhalten und die riesigen Kohlenlager zu verwerten. Die dortige Hüttenindustrie sah sich daher genötigt, in immer steigendem Maße ausländische Erze, vor allem schwedische und spanische Eisenerze, über Stettin einzuführen. —

Besonders lästig empfand der aufstrebende Handelsverkehr Stettins seine alljährliche Fesselung durch die Eisverhältnisse des Haffs. Eine Anzahl vollbeladener Dampfer wurde regelmäßig vom Frost überrascht und vermochte den Bestimmungsort nicht mehr zu erreichen. Sie blieben dann mit ihrer ganzen Ladung bis zum Frühjahr liegen, weder zum Vorteil der Versender noch der Empfänger. Die Einführung der Eisbrecher im Jahre 1888 brachte daher erst Sicherheit in die Stettiner Schiffahrtsverhältnisse. Unter dem Eindruck dieser Verbesserung wie der allgemeinen Hochkonjunktur stieg die Einfuhr im nächsten Jahre um 207 000 t. Erst 1891 wieder setzte infolge der wirtschaftlichen Gesamtdepression auch eine rückläufige

Bewegung des Stettiner Handels ein, die der mit Rußland ausbrechende Tarifkrieg noch verschärfte.

Wenn im Jahre 1893 der Gesamtumsatz trotzdem um nahezu 200 000 t gegen die bis dahin stärkste Verkehrsziffer des Jahres 1890 zunahm, so lag diese auffällige Steigerung an dem ungewöhnlich trockenen Sommer, der eine Verschiebung der Berliner Zufuhren von Hamburg nach Stettin bewirkte. Denn der Kaufmann, bestrebt, auch die kleinsten Frachtvorteile auszunutzen und zur Erreichung dieses Zwecks alle möglichen Beförderungsarten miteinander zu verbinden, leitet lediglich aus der Rücksicht auf die Gesamtfracht seine Waren über Hamburg oder Stettin. Ein trockener Sommer ist also die Ursache, die noch mehrfach ein plötzliches starkes Anschwellen in der Stettiner Güterstatistik erklären wird. —

Durch den Handelsvertrag vom März 1894 endlich wurden die handelspolitischen Differenzen mit Rußland beigelegt. Die Folge war für Stettin ein abermaliges Wachsen des Gesamtverkehrs um 130 000 t, noch über die günstigen Ergebnisse des Vorjahres hinaus, und bei dem allgemeinen Aufschwung des deutschen Wirtschaftslebens blieb er in starker Steigerung. 1896 überschritt die Einfuhr die zweite Million Tonnen; sie hatte sich innerhalb eines Jahrzehnts verdoppelt. Beteiligt an diesem Wachstum waren vor allem die Roh- und Hilfsstoffe der stark aufstrebenden Industrie: Steinkohlen und Koks (482 495 t), Roheisen (117 694 t), Eisenerze (222 356 t), Schlacken (43 090 t), Phosphat (77 040 t), Schwefelkies (59 691 t), Kaolin (37 712 t), Pflastersteine (134 134 t), Holz (157 778 t), sodann Petroleum (53 574 t) und Getreide (221 082 t). Den Hauptteil der auf 676 000 t gestiegenen Ausfuhr bildeten: Zucker, roh und raffiniert (124 514 t), Getreide (20 181 t), Mehl (33 675 t), Kartoffelfabrikate (37 103 t), Holz (38 877 t), Zement (69 958 t), Chemikalien (46 120 t) und Zink (29 305 t).

Angesichts der starken absoluten Verkehrssteigerung hatte Stettin den Vorstoß Hamburgs weniger empfunden, den es von Anfang der neunziger Jahre ab gegen seine altüberlieferten Interessensphären führte. Jetzt, da die wirtschaftliche Kräfteanspannung nachzulassen begann, kamen ihm seine Verluste deutlicher zum Bewußtsein. Hamburg besaß seit 1891, dem

Jahr der Eröffnung des Oder-Spree-Kanals, eine für 400 t-Kähne benutzbare Binnenwasserstraße nach Schlesien. Wiewohl die Strecke Kosel—Hamburg 950 km, die Strecke Kosel—Stettin dagegen nur 656 km, also fast 300 km weniger beträgt, zog Hamburg dennoch vermöge seiner leistungsfähigeren Binnenschiffahrt und seiner überlegenen Handelsorganisation einen bedeutenden Teil des schlesischen Verkehrs an sich. Die Erzeugnisse der schlesischen Landwirtschaft, wie Zucker, Öl, Mehl, Spiritus, die bislang ihren Weg über Stettin genommen hatten, ebenso ein Teil des schlesischen Zinks, gingen nunmehr über Hamburg; in gleicher Weise hatte dieser Hafen sich die umfangreichen Trägersendungen der westfälischen und lothringischen Werke nach Schlesien angeeignet, die sonst von der Linie Stettin—Antwerpen—Rotterdam bedient wurden[1]).

Eine weitere Stärkung Hamburgs war 1895 durch Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals erfolgt. Da dieser Kanal in die untere Elbe, nicht in die freie Nordsee mündet, so legte er Hamburg geradezu an die Ostsee. Für Stettin kam der neue Seekanal kaum in Betracht. Den nach Nordengland bestimmten Schiffen nützte er überhaupt nichts, den nach den westeuropäischen Häfen bestimmten Dampfern wenig, da die Kanalgebühren den Zeitvorteil und das geminderte Verlustrisiko fast aufwogen. Die amerikanischen Liniendampfer gingen weiter durch den Pentland Firth. — Nur für die nach der Südostecke der Nordsee, vor allem die nach Hamburg bestimmten Schiffe bedeutete der Kanal eine erhebliche Ersparnis. Die übrigen Dampfer nahmen nach wie vor ihren Weg um Skagen herum. —

Schon an und für sich ist Hamburg seinem Wettbewerber Stettin überlegen: durch seine Kapitalkraft, durch seinen unbedingten Vorrang im Warenhandel auf Grund seiner weitverzweigten und alteingeführten überseeischen Verbindungen, durch die schnellere und vielseitigere Verwendungsmöglichkeit der einlaufenden Güter und des freiwerdenden Schiffsraums. Jetzt mit dem Wasserweg nach Schlesien, mit der verbesserten Straße nach Berlin und der bequemen Verbindung zur Ostsee, bedrohte es Stettin unmittelbar in seinem eigensten Handels-

[1]) Der Ausfall wurde auf 10000 t jährlich geschätzt. 1894, S. 18.

gebiet: im Verkehr mit den Ostseeländern. Seine Seefrachten waren nur wenig höher, seine Binnenfrachten erheblich billiger. So wählte z. B. Getreide, von Petersburg nach Berlin bestimmt, den Weg über Hamburg statt über Stettin[1]), ebenso die englische Kohle für den Berliner Markt. —

Im Jahre 1897 erreichte die Stettiner Einfuhr 2 280 000 t, die Ausfuhr 707 000 t. Einen wesentlichen Anteil an diesen Zahlen hatte die Industrie, die sich in der nächsten Umgebung Stettins in immer stärkerem Maße ansiedelte. Das folgende Jahr 1898 wies zwar auch noch eine Verkehrssteigerung auf, in der Ausfuhr mit 59 000 t, in der Einfuhr mit 133 000 t, allein dieser Zuwachs war bereits mühsam errechnet. Unter der Einfuhr befanden sich 122 000 t norwegisches Blockeis, die des eisfreien deutschen Winters halber eingeführt werden mußten, sowie die 203 000 t betragenden Zufuhren des Eisenwerkes „Kraft" in Kratzwieck, das im Vorjahr eröffnet worden war. In Wirklichkeit handelte es sich um einen verschleierten Rückgang.

Hatte die prozentuelle Verkehrssteigerung Stettins während der neunziger Jahre mit der anderer deutscher Häfen, vor allem Hamburgs, schon nicht gleichen Schritt gehalten, ihnen gegenüber also zum mindesten einen Stillstand bedeutet, so verzeichnete die Einfuhr 1899 zum erstenmal einen absoluten Rückgang um 179 000 t. Mochte der Ausfall von 75 000 t Getreide auch zum Teil durch die gute Inlandernte und die Abnahme der Roheiseneinfuhr durch die Tätigkeit des Hüttenwerks Kraft bedingt sein, so bewies doch der Verlust von 140 000 t Pflastersteinen, 60 000 t Steinkohlen, 30 000 t Heringen und anderer nach der Reichshauptstadt bestimmter Sendungen an Hamburg, daß die Grundlagen des Stettiner Verkehrs mit Berlin erschüttert seien und daß die Verbesserung der Wasserverbindung mit Berlin eine Lebensfrage für Stettin bedeute. Um so dringender ward diese Frage, als im Juni 1900 der unter starker Finanzbeteiligung Preußens erbaute Elbe-Trave-Kanal eröffnet wurde, der Stettin in Lübeck einen zweiten gefährlichen Konkurrenten im Verkehr mit den Elb- und märkischen Gebieten schuf. Denn Lübeck verfügte jetzt über die gleichen billigen

[1]) 1897, S. 31.

Ostseefrachten wie Stettin und außerdem über eine höchst verkehrskräftige Binnenwasserstraße, die ihm nahezu ebenso wohlfeile Binnenfrachtsätze ermöglichte wie Hamburg.

Nur der außerordentlich ungünstige Wasserstand der Elbe während des Sommers 1900 bewahrte Stettin vor einem weiteren Sinken seiner Einfuhrziffer. Auch im nächsten Jahr trat die neugeschaffene Konkurrenzlage noch nicht deutlich in Erscheinung. Denn in dem auf einen trockenen Sommer folgenden Jahr haben die Sendungen noch immer ein gewisses Beharrungsvermögen. Die Furcht vor neuer Schädigung wirkt auf die Willensentschließungen der Verfrachter nach, und so werden viele Transporte lieber über die zuverlässige und risikolose, wenn auch teurere Wasserstraße gelenkt.

Allein 1902 setzte der Umschwung wieder ein, und 1903 war die Einfuhr Stettins unter den Stand von 1897 zurückgeworfen (1897: 2 279 624 t; 1903: 2 273 677 t). Rechnete man noch den Anteil des Eisenhüttenwerks Kraft, das zwar im Hauptzollamtsbezirk I, nicht aber im städtischen Hafengebiet liegt, mit 378 000 t von der Gesamteinfuhr ab, so ergab sich ein Rückfall der Einfuhr auf die Höhe des Jahres 1895[1]). Die Konkurrenzhäfen blieben während dessen trotz der flauen Weltmarktlage in kräftigem Aufstieg. Hamburg zog die Zucker-, Spiritus- und Getreideverschiffungen Schlesiens und Posens bis auf einen geringen Rest an sich, ebenso ihre Versorgung mit Futterstoffen; Lübeck begann mehr und mehr Stettin die Stückgutsendungen nach Rußland und Skandinavien abzunehmen, sowie anderseits die Steintransporte für Berlin, Stettins zuverlässigstes Speditionsgut. Manche Reedereien gaben den Oderhafen ganz auf oder begannen doch einen Teil ihrer Schiffe in der Fahrt auf Lübeck zu verwenden, wo sie lohnendere Beschäftigung fanden. Die in Stettin ansässige Neue Dampfer-Compagnie z. B. beförderte auf ihrer Linie Königsberg—Lübeck im Jahre 1901 411 874 Zentner mehr über Lübeck als im Vorjahr, und dabei handelte es sich um Güter, „die früher fast ausschließlich ihren Weg über Stettin nahmen“[2]). Ja, es kam so weit, daß die regelmäßigen Dampferlinien nach Libau,

[1]) 1902, S. 52.
[2]) 1901, S. 4.

Riga, Reval, Finland, Stockholm ab Stettin während des Winters einfach stillagen, ab Hamburg und ab Lübeck dagegen fortdauerten, so daß die von Stettin nach jenen Häfen bestimmten Güter über Lübeck und Hamburg versandt werden mußten[1]).

Dem Eindruck dieser Tatsachen vermochte sich weder die Regierung noch der Landtag zu verschließen. Man sah ein, daß der Handel Stettins trotz aller Anstrengungen seiner Kommune die gewaltsamen Veränderungen seiner Existenzbedingungen nicht überwinden könnte, und daß man ihm im Großschiffahrtweg eine billige Entschädigung geben müßte. Dieser Binnenwasserweg würde gleichzeitig die notwendige Ergänzung der vertieften Fahrstraße bilden, die wegen der hohen Abgaben Stettins Gesamtlage eigentlich noch verschlechtert hatte. Gegen Ende des Jahres 1903 begannen sich die allgemeinen Weltmarktsverhältnisse zu bessern. Es folgte das ungewöhnliche Trockenjahr 1904. Sofort schnellten die Verkehrsziffern Stettins hoch: die Einfuhr um 583 000 t, die Ausfuhr um 51 000 t. Vor allem die englischen Kohlen für Berliner Rechnung wurden wieder über den Finowweg abgelenkt — oder, wie die Stettiner Berichte sagen, „zurückgelenkt“ —, und viele Sendungen, die bereits in Hamburg lagerten, mußten noch einmal auf dem Seeweg nach Stettin gehen und dort umgeschlagen werden.

Infolge der jetzt einsetzenden Hochflut des Wirtschaftslebens blieb die Einfuhr in starker Steigerung. 1905 wurde die dritte Million Tonnen überschritten, nachdem im Vorjahr die Ausfuhr die erste Million Tonnen erreicht hatte. Obwohl der Russisch-Japanische Krieg und dann die russischen inneren Wirren den Handelsbeziehungen mit Rußland bedeutenden Abbruch taten, auch ein vierwöchentlicher Hafenarbeiterstreik empfindliche Verluste brachte, stieg die Einfuhr weiter. U. a. mußte 1906 die riesige Menge von 170 000 t Eis importiert werden. Vor allem aber benötigte die Eisenindustrie, die an der Hochkonjunktur am stärksten beteiligt war, außerordentliche Zufuhren von Schmelzstoffen. 576 000 t Eisenerze gingen

[1]) 1901, S. 60.

1907 in Stettin ein. Und da die deutsche Kohlenindustrie gleichzeitig den allgemeinen Bedarf nicht annähernd zu befriedigen vermochte, so mußte ein außergewöhnlicher Bezug englischer Kohle eintreten, an dem Stettin in hervorragendem Maße Anteil hatte.

Die nordamerikanische Geldkrise, die Ende des Jahres 1907 hereinbrach und bald auch die europäischen Volkswirtschaften in Mitleidenschaft zog, fand in der Stettiner Güterbewegung deutlichen Ausdruck. Die Einfuhr sank 1908 um 268 000 t. Auf diesem Stande verharrte sie unter geringer Zunahme bis 1910, während die Ausfuhr sich unter dem Einfluß zweier günstiger Inlandernten im selben Zeitraum (1907 bis 1910) um rund 400 000 t hob und so mit 1 483 410 t ihren bis dahin höchsten Stand erreichte.

Die selten intensive Trockenheit des Jahres 1911 sodann löste wieder jene bekannte Verkehrsverschiebung von Hamburg nach Stettin aus. Die Einfuhr wuchs um 884 000 t auf rund 4¼ Million t, eine Steigerung, an der allein Steinkohlen mit einem Mehrbezug von 512 000 t teil hatten. Die Ausfuhr indessen erlitt einen Verlust von 99 000 t, hauptsächlich der mittelmäßigen Ernte wegen.

Das Jahr 1912 endlich brachte mit seinen gewöhnlichen Wasserverhältnissen naturgemäß wieder eine Entspannung des hochgesteigerten Güterverkehrs von 1911. Nur die Einfuhr von Erzen und Schlacken erreichte die Rekordmenge von 1 219 680 Tonnen. Im übrigen stehen die Einfuhr- wie die Ausfuhrziffer ganz im Zeichen des großen englischen Kohlenarbeiterstreiks. Der Import englischer Steinkohle ging gegen das Jahr 1911 um 603 000 t zurück (1911: 1 406 000 t, 1912: 803 605 t). Für diesen Ausfall mußte durch vermehrte Bezüge oberschlesischer Kohle Ersatz geschaffen werden. Und da die übrigen Verbraucher englischer Kohle ihren Bedarf auch nicht befriedigen konnten, so fanden bedeutende Verschiffungen schlesischer Kohle über Stettin statt (1911: 29 000 t, 1912: 24 000 t). Dieser Andrang, der nur wenige Wochen andauerte, war so ungewohnt und so außerordentlich, daß die vorhandenen Umschlagvorrichtungen einfach versagten und die Güterzüge wochenlang unabgefertigt liegen bleiben mußten. —

Einer näheren Darstellung bedarf noch der Getreideverkehr Stettins, da er innerhalb der letzten zehn Jahre einen völligen Umschwung erfahren hat: Stettin ist aus einem Getreideeinfuhrhafen ein Getreide in erheblichen Mengen ausführender Seeplatz geworden.

1885 betrug die Einfuhr 149 258 t Roggen, hauptsächlich aus Rußland, und 18 412 t Weizen, der eine Ausfuhr von nur 563 t Roggen und 10 761 t Weizen, vorwiegend nach dem deutschen Zollgebiet, gegenüberstand. Noch im Jahre 1900 wurden 151 105 t Roggen eingeführt, gegenüber einer Ausfuhr von 8268 t. 1903 dagegen sank der Roggenimport auf 8379 t, während sich der Export von 5839 t auf 65 636 t und im folgenden Jahr sogar auf 135 246 t hob. Seitdem hat die Einfuhr russischen Roggens so gut wie aufgehört; vielmehr werden Jahr für Jahr bedeutende Roggenmengen, im Durchschnitt der letzten fünf Jahre etwa 100 000 t, über Stettin ausgeführt, und zwar nach den Niederlanden, Skandinavien, Frankreich, England, Italien.

Die Weizeneinfuhr ist ebenfalls kaum nennenswert. Sie betrug 1886: 3748 t und 1912: 3096 t, hat sich also innerhalb des letzten Vierteljahrhunderts nicht verändert. Wohl aber werden neuerdings — wenn auch mit beträchtlichen, vom Ausfall der Inlandernte abhängigen Schwankungen — ziemlich bedeutende Weizenmengen (1910: 46 261 t, 1912: 46 878 t) über Stettin exportiert.

Diese starke Getreideausfuhr, der noch eine umfangreiche Mehlausfuhr hinzutritt, erklärt sich nur zum geringeren Teil aus der bekannten Wirkung der Einfuhrscheine, die seit Aufhebung des Identitätsnachweises dem ostdeutschen Landwirt, wenn er über billige Verkehrswege verfügt, lohnenden Seeexport ermöglichen; weil diese Scheine heute nicht bloß — ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung gemäß — den Kornzoll auch im deutschen Osten voll zum Ausdruck bringen, sondern infolge ihrer gegenwärtigen vielfachen Verwendbarkeit — die ihnen nahezu Wertpapiereigenschaft verleiht — wie Exportprämien wirken.

Der Grund der Weizenausfuhr liegt vor allem darin, daß der deutsche Weizen verhältnismäßig kleberarm ist und allein

kein backfähiges Mehl liefert, deshalb im Inland nicht voll verbraucht werden kann; da er jedoch anderseits großen Stärkereichtum besitzt und mit argentinischem oder russischem Weizen gemischt sich vorzüglich vermahlen läßt, so wird er von den Niederlanden und England gern gekauft.

Die bedeutende Roggenausfuhr endlich ist ein Ergebnis der außerordentlich gesteigerten Produktionskraft der ostdeutschen Landwirtschaft. Durch Verstärkung der künstlichen Düngung, vermehrten Hackfruchtbau, Verwendung hochgezüchteten Saatguts und vervollkommneter Maschinen ist es der deutschen Landwirtschaft innerhalb der letzten zehn Jahre gelungen, nicht nur den Roggenbedarf des eigenen Landes vollauf zu decken, sondern auch mehrere Hunderttausend Tonnen jährlich für das Ausland zu liefern. In dem Güterverkehr Stettins, des Ausfuhrhafens des landwirtschaftlichen Ostens, tritt diese Veränderung natürlich deutlich in Erscheinung.

Stettin ist heute also wieder, wie bis zum Ende der fünfziger Jahre, überwiegend Getreideausfuhrhafen. —

Unter den außerdeutschen Einfuhrländern steht gegenwärtig — zugrunde gelegt sind die Zahlen des Normaljahres 1910 — Großbritannien mit 989 324 t voran. Es folgt Schweden mit 681 644 t, Norwegen mit 240 499 t, die Vereinigten Staaten mit 164 520 t, Rußland mit 163 484 t, Spanien mit 139 278 t, Algier und Tunis mit 126 240 t, Belgien mit 96 861 t, Dänemark mit 55 252 t, Frankreich mit 53 634 t, die Niederlande mit 31 446 t usw.

Unter den Ausfuhrländern ist Großbritannien ebenfalls das wichtigste mit 218 742 t. Dann kommt Schweden mit 129 374 t, die Niederlande mit 108 050 t, Norwegen mit 106 528 t, Finland mit 103 318 t, Rußland mit 83 729 t, Dänemark mit 83 718 t, Frankreich mit 21 183 t, die Vereinigten Staaten mit 16 299 t, Italien mit 12 973 t und Mittel- und Südamerika mit 12 804 t. —

b) Die Handelsorganisation.

Wie in allen andern Seehäfen, so hat sich auch in Stettin immer mehr die Trennung von Eigenhandel und bloßem Transportgewerbe vollzogen. Die fortschreitende Ausbildung der Verkehrs- und Nachrichtenmittel, die wachsende Rechtssicherheit der einzelnen Länder hat den Zwischenhandel stetig verdrängt, die Kette der Vermittlung verkürzt, mehr und mehr die unmittelbare Verbindung von Produzent und Konsument ermöglicht. Der Eigenhandel hat sich in steigendem Maße in den großen Binnenplätzen zusammengezogen. Die Tätigkeit des kaufmännischen Vermittlers in den Seeplätzen hat großenteils der Spediteur übernommen. Vor allem gilt diese Erscheinung von Massengütern, wie Kohle, Getreide, Holz usw., die in großen gleichartigen Mengen gehandelt werden. Der Handel derjenigen Erzeugnisse jedoch, deren Qualität starken Schwankungen unterworfen ist, deren vorteilhafter Bezug und Absatz daher genaueste Sachkenntnis und altbewährte Geschäftsverbindungen erfordert, ist in den großen Seeplätzen geblieben. So beherrscht Hamburg noch heute den eigentlichen Warenhandel.

Im Jahre 1882 umfaßte die Spedition bereits ein Drittel der ganzen Einfuhr Stettins und ein Sechstel der ganzen Ausfuhr. Je mehr Stettin zur Versorgung der Industrie mit Rohstoffen überging, desto größeren Anteil gewann die Spedition. Die englischen Kohlen, die schwedischen Granitpflastersteine und -blöcke, das russische Getreide, das skandinavische Holz für Berlin, ebenso die Eisenerze für Schlesien und die Rohphosphate für Schlesien und Posen waren und sind großenteils Speditionsgüter. Das schlesische Zink wird ebenfalls über Stettin nur spediert. Ähnlich verhält es sich mit den Zuckerverschiffungen, da Hamburg dank seines Terminmarkts den Zuckerhandel beherrscht.

Eine Erhebung „für eine tunlich vorsichtige Schätzung der Beteiligung der Spedition an dem Seeverkehr Stettins im Jahre 1898" lieferte folgendes Ergebnis[1]):

	Eingang	Ausgang
Spedition:	53 %	52 %
Eigenhandel: (mit Einschluß des der Stettiner Industrie)	47 %	48 %

Inzwischen ist mit der wachsenden Zufuhr von Massenrohstoffen und der fortschreitenden Arbeitsteilung auch das

[1]) 1899, S. 18.

Verhältnis der Spedition gestiegen. Gegenwärtig dürften etwa 60 % der Gesamtgütermenge der Spedition angehören, ein Beweis für die große Bedeutung des Transportgewerbes im Stettiner Verkehr.

Die hauptsächlichsten Güter des Eigenhandels sind in der Einfuhr: Kohlen, Erden und Steine, Holz, Heringe, Kolonialwaren, Hülsenfrüchte, Sämereien, Futtermittel usw.; in der Ausfuhr: Getreide, Mehl, Zucker, Spiritus, Ölsaaten und Ölfrüchte, Holz usw. Doch ist an vielen dieser Güter zugleich auch die Spedition beteiligt.

5. Der Großschiffahrtweg Berlin—Stettin[1]).

Es ist oben dargelegt worden, wie Stettin im Kampf um das Elbgebiet und den Berliner Markt seit Anfang der neunziger Jahre immer mehr von Hamburg und seit 1900 auch von Lübeck verdrängt wurde.

Nicht eigene Lebensunfähigkeit — so wurde nachgewiesen — zeigte sich hieran schuld, sondern äußere Eingriffe. Hamburg war durch den Oder-Spree-Kanal und die Kanalisierung der oberen Oder in Stettins alte Handelsdomäne Schlesien eingedrungen und durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal Stettins schärfster Konkurrent im Ostseeverkehr geworden. Lübeck eignete sich seit der Eröffnung des Elbe-Trave-Kanals den letzten Rest des Stettiner Verkehrs mit der Mittelelbe an.

Gegenüber derart gestärkten Wettbewerbern hatte Stettin mit seinen minderwertigen Binnenwasserstraßen, vor allem der unzulänglichen Verbindung mit Berlin und der Elbe zurückbleiben müssen. Während Hamburg im Berliner Verkehr die billigen 600 t-Gefäße benutzte, blieb Stettin auf die höchstens 170 t tragenden teueren Finow-Kähne angewiesen. So ergab sich bei normalen Wasserständen, obwohl der Weg nach Berlin über Hamburg doppelt so lang ist wie der über Stettin, in den Beförderungskosten ein erheblicher Unterschied zugunsten Hamburgs (pro Tonne Steinkohlen etwa 0,35 ℳ Binnenfracht).

[1]) Der Begriff des Großschiffahrtwegs ist nicht einheitlich. Bald wird darunter die gesamte Wasserstraße Stettin—Berlin verstanden (so auch hier), bald nur die Strecke Hohensaathen—Berlin.

Die nach Berlin und der Mittelelbe bestimmten Sendungen zogen daher den wohlfeileren Transport über Hamburg oder Lübeck vor. Nur wenn infolge ungewöhnlicher Trockenheit die Elbestraße versagte, wie in den Jahren 1900, 1904 und 1911, erinnerte sich der Berliner Verkehr wieder der stets zuverlässigen Binnenbeförderung über Stettin. —

Schon Mitte der 80er Jahre erkannte die Stettiner Kaufmannschaft in der Verbesserung des Wasserwegs nach Berlin das einzig wirksame Mittel zur Bekämpfung Hamburgs auf den umstrittenen Märkten. Seit dessen Einbruch in Schlesien (1891) und in die Ostsee (1895) wurde diese Forderung immer dringender. Man verlangte für die Kanalbauten und die gesamte innere Wirtschaftspolitik des preußischen Staats, die nur die Hansestädte begünstigt, Stettin aber seinen Mitbewerbern ausgeliefert hätte, eine billige Gegenleistung, den „Großschiffahrtweg[1])".

Gegen Ende der neunziger Jahre, als der Niedergang des Stettiner Handels einsetzte, schien die preußische Regierung sich von der Notwendigkeit durchgreifender Hilfe überzeugt zu haben und ließ sich Entwürfe des neuen Kanals vorlegen.... Ein Plan, der diese Straße ostwärts von Berlin führen wollte, wurde verworfen; man entschied sich für die Finow-Linie. Zuerst glaubte man, den Großschiffahrtweg einfach durch Verbreiterung und Vertiefung des Finow-Kanals gewinnen zu können. Doch bald zeigte sich der Umbau unmöglich, weil Ortschaften, Gehöfte und Industrieanlagen sich auf weite Strecken hart am Kanal hinzogen und die Verbreiterungskosten daher ungeheuer gewesen wären. So entschloß man sich, die vorhandene Finow-Kanal-Linie an den teuersten Strecken aufzugeben und neue Umgehungen zu suchen[2]).

Allein wieder offenbarte sich bei den folgenden Verhandlungen die geringe Bewegungsfreiheit der preußischen Staatsregierung. Die Maßnahmen, die das ihrem ersten Seehafen zu-

[1]) „Großschiffahrtweg" bedeutet keine kanaltechnische Neuerung; man versteht darunter Kanäle für mindestens 500 t-Schiffe. Der Name ist einer früheren Eingabe der Stettiner Kaufmannschaft entnommen.

[2]) Vgl. Nr. 595, S. 12 der Drucksachen des Hauses der Abgeordneten. 20. Legislaturperiode, I. Session 1904.

gefügte Unrecht gut machen wollten, verletzten wohlerworbene Rechte anderer Interessentengruppen. Die oberschlesische Montanindustrie befürchtete — wie durch die Aufhebung der Vertiefungsabgabe — durch den Großschiffahrtweg einen verstärkten Einfall englischer Waren, besonders englischer Kohlen, in das Berliner Wirtschaftsgebiet. Nur schwer vermochte sie davon überzeugt zu werden, daß der geplante Wasserweg nicht die vermehrte Einfuhr ausländischer Erzeugnisse überhaupt beabsichtige; daß er vielmehr die geschädigte Wettbewerbsfähigkeit des preußischen Stettin gegenüber den Hansestädten kräftigen solle, indem er die Sendungen, die von Natur Stettin gebührten, infolge der Maßnahmen des preußischen Staates aber über Hamburg oder Lübeck gingen, über Stettin zurücklenke; kurz, daß es sich vor allem darum handele, der notleidenden Stettiner Spedition durch neue Massentransporte wieder aufzuhelfen. Ein Sinken der Kohlenpreise auf dem Berliner Markt wäre hiervon nicht zu erwarten.

Aber erst als man den Oberschlesiern die weitere Kanalisation der Oder zwischen Glatzer Neiße[1]) und Breslau versprochen und fernere Gegenmaßregeln zugesichert hatte, falls durch den Großschiffahrtweg ungünstige Verschiebungen in ihren Absatzverhältnissen einträten, gaben sie nach[2]).

Von Anfang an waren sich die beteiligten Kreise klar, daß nur ein wirklich großzügiger Verkehrsweg jene Aufgaben zu erfüllen vermöchte. So verlangte man eine Straße, die unabhängig vom jeweiligen Wasserstand der freien Ströme stets das Befahren mit vollbeladenen 600 t-Kähnen gestatte.

[1]) Vgl. Gesetz vom 1. April 1905, § 1, Nr. 5.

[2]) § 6 des Gesetzes vom 1. April 1905 betr. die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen bestimmt: „Wenn und soweit durch die Inbetriebnahme des Großschiffahrtwegs Berlin—Stettin die Wettbewerbsverhältnisse der schlesischen Montanindustrie, insbesondere für Steinkohlen und Eisen, trotz der für die Oder vorgesehenen und bis dahin ausgeführten Verbesserungen gegenüber anderen (in- und ausländischen) Montanerzeugnissen ungünstig verschoben werden, sind alsbald diejenigen weiteren Maßnahmen zu treffen, welche geeignet sind, die vorhanden gewesene Frachtenspannung in dem Schnittpunkte Berlin zwischen den schlesischen Revieren einerseits und den konkurrierenden Revieren (für England ab Stettin gerechnet) andererseits aufrechtzuerhalten."

Die bedeutenden Vorteile einer derartigen Großschiffahrt gegenüber dem bisherigen Kleinbetrieb sind augenfällig.

Ein 600 t-Kahn[1]) erfordert im Vergleich zu einem Fahrzeug von Finow-Maß (170 t) verhältnismäßig weit geringere Kosten für Anschaffung, Unterhaltung, Verzinsung und Tilgung. Der Preis eines großen Kahns ist trotz fast vierfachen Fassungsvermögens etwa nur 2½ mal so hoch wie der eines Finow-Kahns. Die Aufwendungen für die regelmäßigen Ausbesserungen wachsen ebenso wenig im Verhältnis zur Größe. An Bedienungsmannschaften braucht ein 600 t-Kahn nur einen Schiffer und höchstens noch einen Jungen mehr. Die Fahrtdauer ist für beide Schiffsgrößen die gleiche. In den Lösch- und Ladezeiten liegt bei ausgebildeten Umschlagvorrichtungen kaum ein Unterschied.

Daß der Fortschritt zur Betriebseinheit des 600 t-Gefäßes nur den Großreedereien zugute kommen werde, weil er die finanzielle Leistungsfähigkeit des Kleinschiffers übersteige, ist nicht anzunehmen. Dieser braucht beim Erwerb eines Kahns bloß eine Anzahlung zu leisten. Das Restkaufgeld lassen sich die Werften hypothekarisch eintragen. Außerdem erleichtern besondere Banken und genossenschaftliche Krediteinrichtungen die Beschaffung des erforderlichen Kapitals. Eine Verminderung der selbständigen Schiffer ist ebenso wenig zu befürchten.

Die Einführung des 600 t-Kahns ergibt sonach eine bedeutsame Rationalisierung der Binnenschiffahrt Stettin-Berlin, eine Frachtenverbilligung, die auf 0,70 ℳ pro t einzuschätzen ist. — Ein genügender Vorsprung Stettins gegenüber den Hamburger Binnenfrachten erschien somit gewahrt[2]), da die bestehenden Beförderungssätze kaum mehr unterboten werden konnten.

[1]) Ein normaler 600 t-Kahn ist 65 m lang, 8 m breit und hat bei voller Ladung einen Tiefgang von 1,75 m; er hat die Fassungskraft von 50 Güterwagen mit je 10 bis 20 t Last, d. h. eines vollen Güterzuges.

[2]) 1911 (S. 30) ist man nicht mehr so zuversichtlich: seit 1904/05 hat sich das Frachtenniveau zwischen Berlin einerseits und Hamburg anderseits sehr erheblich und namentlich im Bergverkehr für Massengüter, wie Kohlen, verschoben, so daß heute nur auf eine erheblich geringere Frachtermäßigung gerechnet werden kann".

Auf Grund dieser Rentabilitätsberechnung wurde der Großschiffahrtweg 1905 vom Landtag angenommen, nachdem die Regierung vergeblich versucht hatte, sein Schicksal mit der Mittellandkanal-Vorlage zu verknüpfen.

Zwei Gesetze regeln den Bau des Großschiffahrtweges:

1. Das Gesetz vom 4. August 1904 bestimmt unter einem Kostenaufwand bis zu 41 865 000 Mark die Herrichtung der unteren Westoder und des gleichzeitig der Entwässerung des Oderbruchs dienenden Hohensaathener Vorflutkanals für 600 t-Schiffe, also den Ausbau der Strecke Stettin-Hohensaathen. Die Ostoder wird soweit verbessert, daß sie die Sinkstoffe abführen und das ganze Jahr mit 400 t-Kähnen befahren werden kann.
2. Das Gesetz vom 1. April 1905 bewilligt 43 000 000 Mark für Herstellung eines Großschiffahrtweges Berlin-Stettin (Wasserstraße Berlin-Hohensaathen) [1]).

Schnell wurden die Garantien und Beiträge [2]), die in beiden Gesetzen vorgesehen und zur Bedingung gemacht sind, von den beteiligten öffentlichen Verbänden übernommen und der Bau des Großschiffahrtweges begonnen.

Auf zwei Wegen wird sich fortab der Verkehr mit Berlin vollziehen:

Die Westoder und der anschließende Oderbruch-Vorfluter kann während der ganzen Schiffahrtdauer von 600 t-Kähnen befahren werden.

Die Ostoder dagegen wird während der trockenen Jahreszeiten nur 400 t-Kähnen zur Verfügung stehen; daher vornehmlich von den nach Schlesien und der Warthe bestimmten Schiffen aufgesucht werden, die oberhalb Hohensaathen keinesfalls besseres Wasser finden.

Nebenher bleibt der Finow-Kanal, soweit er nicht mit der neuen Wasserstraße zusammenfällt, für den Verkehr von

[1]) Diese kanalisierte Strecke erhält folgende Abmessungen (bei Niedrigwasser): in der Mitte eine Tiefe von 2,55 m, an den Seiten von 2,05 m, eine Spiegelbreite von 32,8 m, eine Sohlenbreite von 18,5 m und einen Wasserquerschnitt von 59 qm.

[2]) Näheres vgl. § 2 des Gesetzes vom 4. August 1904 und § 3 des Gesetzes vom 1. April 1905.

170 t-Fahrzeugen bestehen. Da für ihn weit geringere Abgaben als für den Großschiffahrtweg erhoben werden [1]) — sehr zum Leidwesen der Stettiner Kaufmannschaft, die damit die völlige Erreichung des durch den Großschiffahrtweg angestrebten Erfolgs in Frage gestellt sieht —, so ist den Besitzern von Finow-Kähnen die Existenzmöglichkeit gewährleistet, bis sie zu zeitgemäßen Fahrzeugen übergegangen sein werden.

Am 1. Mai 1914 wird der Großschiffahrtweg eröffnet werden. Er ist für Stettin wie für Berlin eine Einrichtung ersten Ranges. Stettin wird er in seiner Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Hamburg und Lübeck kräftigen, Berlin eine zweite leistungsfähige Wasserverbindung zur See schaffen.

Der Großschiffahrtweg trägt die gleichen 600 t-Kähne wie die Hamburg-Berliner Straße, mithin genießt Stettin etwa dieselben Binnenfrachtsätze wie seine Konkurrenten Hamburg und Lübeck. Da der Großschiffahrtweg zudem nur halb so lang ist wie die Elbstraße, so verdient er für Transporte von und zu der Ostsee den unbedingten Vorzug. Aber auch die für Berlin [2]) und Schlesien bestimmten Güter aus dem übrigen Europa werden, soweit sie nicht durch ihre Handelsorganisation an Hamburg gebunden sind, fortab über Stettin gehen, weil dies bei einem geringen Aufschlag an Seefracht billigere Binnenfrachten gewährt.

Einen weiteren oft beklagten Notstand im Stettiner Binnenverkehr wird der Großschiffahrtweg beseitigen: den ewigen

[1]) Auf dem Großschiffahrtweg sollen an Abgaben erhoben werden:

für Güter	1.	Klasse	60	Pf.	für 1 t
„ „	2.	„	50	„	„ 1 t
„ „	3.	„	40	„	„ 1 t
„ „	4.	„	30	„	„ 1 t

Auf dem Finow-Kanal dagegen sollen weiter erhoben werden:

für Güter	1.	Klasse	40	Pf.	für 1 t
„ „	2.	„	32	„	„ 1 t
„ „	3.	„	24	„	„ 1 t
„ „	4.	„	16	„	„ 1 t

[2]) Z. B. Rohkupfer für die Berliner elektrische Industrie. 1911, S. 142.

Kahnmangel. Fortab wird es beim Bevorstehen größerer Versendungen möglich sein, die in Berlin stets reichlich vorhandenen leeren Gefäße binnen 24 bis 36 Stunden nach Stettin zu ziehen. Liege- und Löschzeit der ankommenden Dampfer wird damit abgekürzt; und die Oder-Reedereien, die bislang umfangreichere Transportabschlüsse für künftige Zeit scheuten, werden zur Übernahme der größten Gütermengen bereit sein, weil sie fortan mit Bestimmtheit auf Beschaffung des nötigen Kahnraums rechnen dürfen.

Vor allem aber ist der Großschiffahrtweg den konkurrierenden Wasserstraßen durch seine unbedingte Zuverlässigkeit überlegen. Die „Verbesserung der Vorflut in der unteren Oder" schafft für die Strecke von Hohensaathen bis Stettin ein derart geringes Gefälle und so viel nutzbare Tiefe, daß sie unter allen Witterungsverhältnissen von vollbeladenen 600 t-Kähnen befahren werden kann. Der anschließende Teil des Großschiffahrtwegs — von Hohensaathen bis Berlin — liegt in Kanalhaltungen und gewährleistet somit stets vollschiffiges Wasser.

Die Unabhängigkeit dieser Beförderungsstraße vom Wasserstand verbürgt dem Kaufmann annähernd gleichmäßige Frachtsätze. Daher werden viele Güter, die Zuverlässigkeit des Transports und stabile Frachten verlangen, auch bei sonst vorteilhafterem Bezug über Hamburg oder Lübeck den Großschiffahrtweg wählen.

Mit dem Großschiffahrtweg ist Stettin seine alte Stellung im freien Ringen der wirtschaftlichen Kräfte wieder gegeben. Von der Abgabenpolitik des preußischen Staates wird es abhängen, ob diese neugewonnene Entwicklungsfreiheit Stettin zu entscheidendem Erfolg führt.

6. Stettin und der preußische Staat.

Immer wieder klagen die Stettiner Jahresberichte über das geringe Wohlwollen, das die preußische Staatsregierung ihrem ersten Seehafen entgegenbringe; daß sie sets ihr „warmes Herz" für Stettin beteuere, es gleichzeitig aber schonungslos seinen Mitbewerbern ausliefere.

Es soll zugegeben werden, daß die Königlich Preußische Staatsregierung gegenüber allen Hamburg berührenden Fragen eine gewisse Befangenheit zeigt. Das gewahrte man noch unlängst am Beispiel Emdens: Eine neugebildete Schiffahrtsgesellschaft wollte hier große überseeische Dampferlinien einrichten, erhielt aber die erforderliche Genehmigung nicht, weil man das tatsächliche Monopol Hamburgs und Bremens nicht beeinträchtigen wollte.

Dieses Verhalten erklärt sich aus zwei Gründen. Einmal glaubt die preußische Staatsregierung nicht recht an die Zukunft und Lebenskraft ihrer eigenen Häfen; dann aber sucht sie ängstlich jeden Vorwurf von Eigensucht und partikularistischer Interessenpolitik zu vermeiden.

Preußen, der Gründer und die Vormacht des Reichs, will seinen Bundesbrüdern den Aufenthalt in dem neugezimmerten Reichshaus möglichst angenehm machen; es will sie den Verlust ihres unbeschränkten Selbstbestimmungsrechts und ihrer Souveränität durch wirtschaftliche Begünstigungen vergessen lassen. Dieses an sich gerechtfertigte Streben nationaler Selbstlosigkeit aber geht manchmal zu weit, insofern als die preußische Regierung wohlerworbene Rechte der eigenen Staatsangehörigen hintansetzt, ohne ihnen für diese Schädigung genügenden Ersatz zu schaffen [1]).

Eine weitergehende, absichtliche Benachteiligung Stettins durch den preußischen Staat ist entschieden zu bestreiten. Wenn sich dennoch beim Vergleich Stettins und der Hansestädte eine mannigfache Überlegenheit dieser ergibt, so beruht das auf tieferen politischen Ursachen, auf der verschiedenen Wesenheit der hanseatischen Republiken und der preußischen Monarchie.

Das Volk der Freien Städte ist ein Volk von Kaufleuten, das von Kaufleuten regiert wird. Der Handel ist hier die innere

[1]) Vgl. z. B. Peters, dessen Meinung man wohl als offizielle ansprechen darf. Er sagt a. a. O. Bd. II, S. 324: „Man war sich wohl darüber klar, daß der Oder—Spreekanal und der Elbe—Travekanal mehr den hanseatischen Seehäfen Hamburg und Lübeck als dem preußischen Seehafen Stettin zugute kommen würden, und man baute sie doch, im Interesse der deutschen Verkehrsentwicklung."

wie äußere Politik des Staats und das Lebenselement seiner Bewohner, alle widerstrebenden Interessen einfach erdrückend.

Die Verwaltung besteht aus Kaufleuten und wird vom Geist der Rechenhaftigkeit ganz durchdrungen. Vermöge ihrer Organisation eignet ihr eine außerordentliche Beweglichkeit. Den geheimsten Regungen des Handels spürt sie nach, um allen Bedürfnissen durch Schaffung neuer Einrichtungen womöglich zuvorzukommen. Sie gewährt dem Verkehr jedwede polizeiliche und zollamtliche Erleichterung und sucht durch billige Überlassung der Hafenanlagen neue Schiffe anzulocken, immer in der Erwägung, daß ein vermehrter Handelsverkehr mittelbar alle Aufwendungen wieder einbringt.

Dieser in eine einzige Richtung hin gedrängte Machtwille wirkt eine glänzende Leistungsfähigkeit auf allen Gebieten des Handels. —

Dem gegenüber steht Stettin, die Tochter des Groß- und Beamtenstaats Preußen. Unter seinen 41 Millionen Bewohnern vereinigt er die denkbar vielseitigsten Interessentengruppen und und -gegensätze. Da widerstreiten Landwirtschaft, Handel und Industrie, zudem unter sich die politischen Parteien. Jede Begünstigung eines Standes greift in wohlerworbene Rechte eines anderen. So zwingt die Rücksicht auf das Allgemeine die Staatsregierung zu ewigen Vergleichen, selbst dort, wo sie entscheidend helfen möchte; diese notgedrungene Kompromißpolitik aber verhindert naturgemäß die restlose Ausnutzung jeder neugetroffenen Verbesserung.

Der Vielseitigkeit der Staatsaufgaben entspricht die verwickelte und schwierige Behördengliederung und die Schwerfälligkeit ihrer Entscheidungen. Es fehlt der fernblickende spekulative Geist; jedes Bedürfnis muß umständlich nachgewiesen werden, und auch dann noch sucht die juristisch-bureaukratisch geordnete Verwaltung nach Normen und Instruktionen für ihre Handlungen. So wird oft die rechte Zeit versäumt, und der Notstand erst dann beseitigt, wenn keine wirksame Hilfe mehr möglich ist. —

Anderseits ist die Hebung von Handel und Verkehr für eine wirklich durchgeführte Verbesserung nicht Selbstzweck. Das fiskalische Prinzip macht sie alsbald zur Gebührenquelle,

verlangt vielfach, daß die Neuanlage sich vom ersten Augenblick ab verzinse und amortisiere, womöglich für kommende Aufwendungen Überschüsse liefere. So wird der hinsichtlich jeder Neuerung zaghafte Verkehr, der immer nur durch allmähliche Gewöhnung Vertrauen gewinnt, abgeschreckt, und der erhoffte Aufschwung bleibt aus. —

Demnach befindet sich Stettin allein schon durch seine Zugehörigkeit zu Preußen den Hansestädten gegenüber im Nachteil. Es kann seine Interessen nicht mit derselben Rücksichtslosigkeit verfolgen wie jene. Und wenn es Stettin gleichwohl gelungen ist, an der allgemeinen Aufwärtsentwicklung des deutschen Handels teilzunehmen, so verdankt es dies weniger der preußischen Staatsregierung als vielmehr den zielbewußten Anstrengungen seiner Kommune und seiner Kaufmannschaft: damit aufs neue den Beweis seiner Lebenskraft erbringend.

III. Das Ergebnis.

Stettin ist ein lebenskräftiger, in der Aufwärtsentwicklung begriffener Seehafen, etwa die Mitte haltend zwischen den kleineren Seestädten, wie Danzig, Königsberg, Emden, und anderseits jenen großen Welthandelsplätzen, wie Hamburg oder Antwerpen.

Es besitzt ein Hinterland von hoher ökonomischer Entfaltung. Die agrarischen Gebiete versorgt es mit Düngestoffen und Futtermitteln, die Industriegegenden mit Rohmaterialien und Nahrungsgegenständen. An seiner Ausfuhr ist die Landwirtschaft mit Kartoffelfabrikaten, Getreide und Zucker im gleichen Maße beteiligt wie die Industrie mit Montanprodukten und Fertigerzeugnissen.

Die verhältnismäßig geringerwertige Einfuhr übersteigt die höherwertige Ausfuhr nahezu um das Dreifache. Daraus ergibt sich ein starkes Angebot von Einladung und eine rege Nachfrage nach Ausladung, mithin teuere Hinfrachten und billige Rückfrachten. Demgemäß müssen viele Schiffe den Stettiner Hafen in Ballast oder Teilladung verlassen.

Die stärkste Wurzel seiner Kraft ruht im europäischen Verkehr und den regelmäßigen Dampferlinien. Aus ihm wird Stettin auch fernerhin vorzüglich seine Nahrung ziehen. Dabei ist sehr wohl die Möglichkeit vorhanden, daß es fortab mit der steigenden Industrialisierung seines Hinterlands und der Vervollkommnung seiner Binnenwasserstraßen zum Ausgangspunkt größerer überseeischer Dampferverbindungen wird. Die technischen Vorbedingungen dazu, eine weitere Vertiefung der Zugangstraße für die Schiffe der überseeischen Fahrt, wären unschwer zu erreichen.

Mit Notwendigkeit wird diese Entwickelung und ein großartiger allgemeiner Aufschwung des Stettiner Handels eintreten,

wenn der Gedanke des Oder-Donau-Kanals verwirklicht werden sollte. Die Oder würde damit zur „Heerstraße“ und Stettin zu einem Seehafen ersten Ranges werden. Es würde ein ausgedehntes Hinterland von stärkster Konsumtionsfähigkeit besitzen, und könnte sich neben Hamburg als Welthandelsplatz behaupten, ohne dessen Aktionskraft irgendwie zu beeinträchtigen [1]). —

Vornächst liegt Stettins Zukunft bei der Erstarkung seiner industriellen Handelsgebiete, Schlesien, Berlin und Sachsen. Mit dem Gedeihen der Reichshauptstadt vor allem ist sein Wohlergehen aufs engste verbunden, zumal von der bevorstehenden Eröffnung des Großschiffahrtwegs ab. Danach entscheidet die wachsende Aufnahmefähigkeit des nordischen Markts.

Kommt der preußische Staat diesen Grundbedingungen des Stettiner Handels entgegen, faßt er Vertrauen zu seiner ersten Seestadt und stärkt er ihre Wettbewerbsfähigkeit, so werden sich die Worte Kaiser Wilhelms erfüllen, die er am 23. September 1898 bei der Einweihung des Stettiner Freibezirks sprach, zurückblickend auf den glänzenden Aufschwung der achtziger und des Anfangs der neunziger Jahre:

„. . . . Ich hoffe, ich erwarte, ja, ich möchte sagen, ich verlange, daß die Stadt in diesem Tempo sich weiter entwickeln möge, nicht geteilt durch Parteiungen, nur den Blick auf das große Ganze gerichtet, und es zu einer Höhe bringen möge, wie sie sich nicht ahnen läßt. Das ist mein Wunsch! . . .“

---

[1]) Derselben Ansicht ist Wiedenfeld a. a. O. S. 344, 388

Benutzte Schriften.

v. d. Borght, Das Verkehrswesen. 2. Auflage, Leipzig 1912.

Cords, Die Bedeutung der Binnenschiffahrt für die deutsche Seeschiffahrt. Münch. Volkswirtsch. Studien 81. Stuttgart u. Berlin 1906.

Contag, Die Verbesserung der Wasserverbindungen Berlins mit dem Meere. Berlin 1895.

Dix, Die deutschen Ostseestädte und die Grundlagen ihrer wirtschaftlichen Entwicklung. In den Preuß. Jahrbüch. Bd. 101, S. 460ff. Berlin 1900.

Dullo, Gebiet, Geschichte und Charakter des Seehandels der größten deutschen Ostseeplätze seit der Mitte dieses Jahrhunderts. Jena 1888.

Eingaben, 8 gedruckte der Stettiner Kaufmannschaft.

Eisenbahntarife und Wasserstraßen. Hrsg. von Walther Lotz, Leipzig 1910. Schriften d. Ver. f. Sozialpolitik, Bd. 89.

Goehts, Berlin als Binnenschiffahrtsplatz. Leipzig 1910. Staats- und sozialwiss. Forschungen.

Grunzel, System der Verkehrspolitik. Leipzig 1908.

Jöhlinger, Die Praxis des Getreidegeschäfts an der Berliner Börse. Berlin 1910.

Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen, 1899ff.

Oppel, Die deutschen Seestädte. Frankfurt a. M. 1912.

Peters, Schiffahrtsabgaben. Leipzig 1906/08. Schriften d. Ver. f. Sozialpolitik, Bd. 115.

Sering, Die landwirtschaftliche Konkurrenz Nordamerikas in Gegenwart und Zukunft. Landwirtschaft, Kolonisation und Verkehrswesen in den Vereinigten Staaten und in Britisch-Nordamerika. Leipzig 1887.

Stettin als Handels- und Industrieplatz. Herausg. vom Magistrat der Stadt Stettin. Stettin 1906.

Tietze, Die Oderschiffahrt. Studien zu ihrer Geschichte und zu ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Leipzig 1907.

Wagner, A., Sozialökonomische Theorie des Kommunikations- und Transportwesens. Theor. Sozialökonomik, Abt. II, Bd. 1, Leipzig 1909.

Wagner, A., Deutschlands See- und Welthandel zu gegenwärtiger Zeit. In den „Stimmen der Zeit", Jahrg. 1860.

Wehrmann, Die Verwaltung der Eisenbahnen. Berlin 1913.

Wehrmann, M., Geschichte der Stadt Stettin. Stettin 1912.

Wiedenfeld, Die nordwesteuropäischen Welthäfen. Berlin 1903.

Zoepfl, Die Finanzpolitik der Verkehrsanstalten. Berlin 1898.

Jahresberichte der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin. (In der Arbeit zitiert nur mit Jahreszahl und Seite.)

Verwaltungsberichte der Stadt Stettin.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt.

Stenographische Berichte und Drucksachen des preußischen Abgeordnetenhauses.

Anlagen.

Seewärtiger Warenverkehr Stettins (in t).

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen
1885	1006256	548840	1555096
1886	977536	589377	1566913
1887	1124033	608602	1732635
1888	1176911	606484	1783395
1889	1384048	568267	1952315
1890	1424970	617967	2042937
1891	1408813	567607	1976420
1892	1355937	562988	1918895
1893	1608743	631374	2240117
1894	1709071	660530	2369601
1895	1820677	610350	2431027
1896	2049223	676461	2725684
1897	2279624	707044	2986668
1898	2412977	765738	3178715
1899	2234387	882544	3116931
1900	2463876	817013	3280889
1901	2400136	813279	3213415
1902	2213951	885344	3099295
1903	2273677	963244	3236921
1904	2856488	1014510	3870998
1905	3006788	833275	3840063
1906	3099333	1087642	4186975
1907	3602837	1037159	4639996
1908	3334629	1155640	4490269
1909	3349046	1179479	4528525
1910	3365504	1438410	4803914
1911	4249687	1339649	5589366
1912	3863887	1571767	5434654

Flußschiffahrtsverkehr Stettins[1]).

	Berlin t	Elbe t	Warthe und Netze t	Oderaufwärts bis einschl. Frankfurt t	Schlesien t	Zusammen- t
Eingang.						
1901	[2]) 198557	143025	57534	144832		543948
1902	259616	169825	72198	204706		706345
1903	280175	178346	149408	311796		919743
1904	241863	138883	105029	238004		723779
1905	265222	169679	75572	43985	239106	792564
1906	309606	152991	78025	55221	295542	891385
1907	292535	174025	77340	69927	257123	870950
1908	253205	159048	98990	79815	325153	916211
1909	244637	149689	133868	111649	363760	1003603
1910	249353	192254	151711	140596	502268	1236182
1911	274839	118929	123021	157582	323921	998292
1912	286378	177961	176776	186529	631283	1458927
Ausgang.						
1901	[2]) 703145	177609	49428	198918		1129100
1902	654757	147683	46264	197227		1045931
1903	668828	160618	64947	287384		1181177
1904	1050849	191748	62946	289982		1595525
1905	1019894	179549	59091	89441	329882	1677857
1906	927286	171604	64558	82168	392931	1638547
1907	863796	171291	79981	96030	491216	1702314
1908	748595	157022	71816	84676	553977	1616086
1909	688895	203912	75192	74714	640671	1683384
1910	598972	180475	82935	75489	832399	1770270
1911	1168504	389459	68807	91293	497531	2215594
1912	480278	220040	103404	69335	1228960	2102017

[1]) Die nachstehenden Zahlen enthalten nur den Binnenschiffahrtsverkehr im städtischen Hafengebiet. Der Binnenschiffahrtsverkehr Stettins von und nach den Oderstationen unterhalb Stettins und von und nach dem Haff wird bisher statistisch nicht angeschrieben.

[2]) Vom 1. April bis Ende Dezember.

Dampf- und Segelschiffahrt im Stettiner Schiffsverkehr.

(Seewärtiger Eingang im städtischen Hafengebiet.)

Jahr	Dampfschiffe		Segelschiffe		Zusammen		Von der Gesamt-Tragfähigkeit kamen in Proz. auf	
	Zahl	Reg.-t	Zahl	Reg.-t	Zahl	Reg.-t	Dampfsch.	Segelsch.
1880	1603	535817	2117	231519	3720	767336	69,83	30,17
1881	1417	478655	1591	188124	3008	66779	71,79	28,21
1882	1615	522540	1577	171374	3192	693914	75,30	24,70
1883	1881	666940	1531	167132	3412	834072	79,92	20,08
1884	1213	809173	1556	181955	3769	991158	81,64	18,36
1885	2186	805576	1464	175710	3650	981286	82,09	17,91
1886	2148	866824	1516	183463	3664	1050287	82,53	17,47
1887	2319	939240	1507	177198	3826	1116438	84,13	15,87
1888	2215	897771	1428	170976	3643	1068747	84,00	16,00
1889	2636	1030682	1460	168573	4096	1199255	85,94	14,06
1890	2804	1150122	1542	156487	4346	1306609	88,02	11,98
1891	2649	1091649	1288	140172	3937	1231821	88,62	11,38
1892	2578	1087896	1317	118994	3895	1206890	90,14	9,86
1893	2772	1166553	1168	148806	3940	1315359	88,69	11,31
1894	2966	1257748	1224	134503	4190	1392251	90,34	9,66
1895	2973	1208527	1186	127137	4159	1335664	90,48	9,52
1896	3191	1225105	1301	108739	4492	1333844	91,85	9,15
1897	3184	1237548	1351	117671	4535	1355219	91,32	8,68
1898	3204	1244549	1466	139575	4670	1384124	89,92	10,08
1899	2981	1158561	1654	157655	4635	1316216	88,02	11,98
1900	2954	1178983	1713	129029	4667	1308012	90,13	9,87
1901	2970	1244910	1714	131614	4684	1376524	90,44	9,56
1902	2854	1155825	1603	118413	4457	1274328	90,71	9,29
1903	2869	1124999	1418	114329	4287	1239328	90,77	9,23
1904	3367	1362732	1726	149021	5093	1511753	90,14	9,86
1905	3295	1339048	1628	142470	4933	1481518	90,40	9,60
1906	3387	1442242	1589	167212	4976	1609454	89,60	10,40
1907	3445	1537971	1435	116766	4880	1654737	92,94	7,06
1908	3489	1459749	1435	127089	4924	1586838	91,99	8,01
1909	3398	1445621	1301	119168	4709	1564789	92,39	7,61
1910	3816	1558162	1352	149594	5168	1707756	91,24	8,76
1911	3921	1804847	1460	139260	5381	1944107	92,84	7,16
1912	3713	1790501	1466	127510	5179	1918011	93,35	6,65

Entwicklung der Stettiner Reederei.

Jahr	Bestand am 1. Jan.		Darunter Seedampfer		Darunter Segler von 60 Reg.-t und mehr	
	Schiffe	Reg.-t	Schiffe	Reg.-t	Schiffe	Reg.-t
1885	188	48 205	56	25 373	66	20 944
1886	196	49 009	59	26 753	68	20 312
1887	195	44 309	58	23 538	63	18 715
1888	189	42 246	60	24 257	51	15 856
1889	182	39 180	64	25 200	36	11641
1890	193	41 856	71	29 007	30	10 078
1891	203	46 912	76	32 071	32	11 719
1892	199	43 049	76	32 033	24	7 435
1893	196	43 134	78	33 002	18	5 629
1894	200	46 092	81	35 525	18	5 559
1895	199	45 593	81	36 104	14	4 887
1896	198	41 675	80	32 985	12	3 814
1897	203	38 159	80	30 164	9	2 987
1898	198	37 825	78	31 032	5	1 748
1899	204	38 407	81	32 395	2	765
1900	212	41 912	90	36 487	1	286
1901	202	52 825	96	47 950	0	0
1902	200	51 971	94	46 658	2	599
1903	207	55 191	95	48 864	4	1 042
1904	210	58 058	95	50 999	6	1 850
1905	216	67 424	102	59 575	9	3 759
1906	219	76 067	105	67 035	10	4 671
1907	219	77 879	106	69 319	9	4 181
1908	222	77 079	104	66 470	12	6 300
1909	217	72 085	99	61 450	12	6 300
1910	224	77 009	102	66 577	14	6 057
1911	240	82 935	103	71 438	18	7 473
1912	246	99 145	109	86 416	23	9 107
1913	252	99 209	115	85 713	27	10 066

Lebenslauf.

Ich, Eberhard Walter Karl Hermann Günther Rudorff, bin am 13. Februar 1892 als Sohn des Gymnasialprofessors Karl Rudorff und seiner Ehefrau Käthe geb. Krafft zu Elbing in der Provinz Westpreußen geboren. Ich bin lutherischen Bekenntnisses. Meine Ausbildung erhielt ich auf dem Königlichen Gymnasium zu Elbing, das ich Ostern 1910 mit dem Zeugnis der Reife verließ.

Seit dieser Zeit studiere ich in Berlin Staats- und Rechtswissenschaften, Geschichte und Philosophie. In der philosophischen Fakultät hörte ich Vorlesungen bei den Herren Professoren: Bernhard, Dessoir, Eberstadt, Fleischer, Friedländer, Kuntze, Lasson, Lenz, Oppenheimer, Schiemann, v. Schmoller, Sering, Simmel, Wagner, v. Wilamowitz-Moellendorf, Zimmermann, Zoepfl, Skalweit.

Ich nahm teil an den seminaristischen Übungen und Seminarien folgender Herren Professoren: Eberstadt, Erdmann, Sering, Skalweit, Wagner, Zimmermann, Zoepfl. Dem Seminar des Herrn Professors Sering gehöre ich seit 5 Semestern an. Am 18. Dezember 1913 bestand ich die Promotionsprüfung mit dem Prädikat magna cum laude.

Meinen hochverehrten Lehrern, Herrn Professor Adolph Wagner und vor allen Herrn Professor Sering, bin ich zum größten Dank verpflichtet.

MSH 27799

END OF
TITLE